№4 (910) АПРЕЛЬ 2007

Обзор отличный!

За рулем

XIV ГРАН-ПРИ

ПОЛНЫЙ КАТАЛОГ АВТОРЫНКА

ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ НА $50 000 410



АТАКУЕТ ВТОРОЙ ЭШЕЛОН

KIA MAGENTIS
HYUNDAI NF
CHEVROLET EPICA 36

ЭКСПЕРТИЗА 238

27 АККУМУЛЯТОРОВ
ДАЕШЬ ЛЕГКИЙ ЗАПУСК

PEUGEOT 207 • FORD FIESTA • RENAULT CLIO 148

ЗВЕЗДОЧКИ ЕВРОПЕЙСКОЙ СЦЕНЫ

ISSN 0321-4249
9 770321 424007 07004

№ 4 АПРЕЛЬ 2007 www.zr.ru За рулем издается с 1928 года



Для чего мы вручаем призы?

Многие любят читать журнал с конца – им так интереснее. Спорить не стану – более того, держа в руках апрельский «За рулем», даже соглашусь с ними! Потому что как раз в конце номера читателей ждет наш подарок – каталог, вобравший в себя, можно сказать, все автомобили российского рынка.

Издание журналов «зарулевского» уровня сегодня немыслимо как игра в одни ворота, когда читателя заваливают мегабайтами информации – пусть даже трижды полезной. Годы работы в «Руле» убедили меня: только диалог с читательской аудиторией вызывает у нее настоящий интерес и желание сотрудничать. В противном случае журнал может уподобиться древнему репродуктору: ты его слышишь, а он тебя – нет. На этот раз мы снова ждем вашей реакции на очередное предложение: выбрать в каталоге те автомобили, которые считаете достойными Гран-при!

А будем ли вновь вручать призы читателям? Конечно же, и достаточно весомые – отнюдь не дешевые иномарки. Но это – лишь верхушка айсберга, обозначающая масштабы «зарулевской» программы. Постоянная прямая связь с читателем, изучение его предпочтений, подготовка на их базе новых публикаций – вот истинная цель акции. Мы никогда не стремились посредством наград выделить из аудитории «везунчиков» – каждый, кто работает вместе с нами, одинаково дорог нам. Готов привести этому еще одно реальное подтверждение.

В этом номере вы найдете материал из серии «Исполнение желаний». На сей раз наш подарок достался сибирскому водителю-дальнобойщику Павлу Тимошенко, который... вообще ничего вещественного для себя не просил. Опытный шофер-профессионал нуждался в совете «по жизни» и именно у нас, «зарулевцев», его попросил, поскольку искренне считал и считает своими! А это, поверьте, многого стоит.

Трудно передать радость, которую я испытал, услышав в телефонной трубке несколько растерянный голос Павла, в котором, несмотря на нотки смущения, звучала гордость – человек получил подтверждение того, что жил и живет правильно! Что далеко не все держится на деньгах и знакомствах! Что его сын воочию убедился в жизненной правоте своих родителей, привыкших «пахать», а не «хапать»! И что десятки тысяч «зарулевцев» посылают нам письма вовсе не в расчете что-либо выиграть, а ради более высокого: возможности общения с желанным собеседником, как одной из главных ценностей в жизни. «За рулем» готовится к 80-летию (см. с. 366) и в своей долгой истории предоставил такую возможность множеству читателей. Это – духовная связь, которая устанавливается десятилетиями.

Впрочем, многие говорят, что традицию нельзя унаследовать – мол, ее надо завоевать. В любом случае, поздравляю всех «зарулевцев» с выходом очередного номера с анкетой и каталогом «Гран-при «За рулем» лучшему автомобилю-2007», с началом подготовки к юбилею журнала и, как обычно, приглашаю к диалогу. Нам всегда есть о чем поговорить!

П. МЕНЬШИХ

Отчет о конференции главного редактора читайте на с. 350.



СОДЕРЖАНИЕ

ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ» №4 – 2007

3, 350 **В ПЕРВУЮ СРЕДУ**

12, 180 **НОВОСТИ**

РЕПОРТАЖ

24 **ЭФФЕКТ СЕБАСТЬЕНА**
«Гонка звезд «За рулем»

АВТОМОБИЛИ

36 **ЗАКОНЫ МАЛОГО БИЗНЕСА**
Тест «КИА-Маджентис», «Хёндай-NF», «Шевроле-Эпика»

48 **ПОЛНОГО ПРИВОДА РЯДОВОЙ**
«Субару-Импреза 1,5»

52 **КОЧЕВОЙ МНОГОБОРЕЦ**
«Ниссан-Кэшкай»

60 **САТУРН ПОЧТИ НЕ ВИДЕН**
Обновленный «Опель-Астра»

68 **ВТОРОЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ**
«Ока» с импортным мотором

76 **ВСТУПЛЕНИЕ В ЮНОСТЬ**
«Шкода-Фабия»

84 **ДИЗАЙН ГОВОРИТ О ПРОДУКТЕ ВСЕ**
«Хёндай-Элантра»

90 **СПИРАЛЬ ИСТОРИИ**
«Опель-GT»

98 **ЧЕРЕЗ ЗАПАД НА ВОСТОК**
«Чери-Фора»

106 **КРАСНАЯ МЕТКА**
«Хонда-Сивик Тип R»

116 **УЛУЧШАЯ ГЕНОФОНД**
«Фольксваген-Туарег»

122 **БЛИЖЕ К ТЕЛУ!**
Тест фирменных велосипедов

128 **ПИКАССО ТРЕТИЙ**
«Ситроен-С4 Пикассо»

134 **ТРИЖДЫ «ГИР»ОЙ**
Мини-вэн марки DFM

140 **ДВА КОРОТКИХ, ОДИН РАСКАТИСТЫЙ**
Семейство «Мазда-3»

148 **В ЧЕСТЬ МАЛЕНЬКОГО ЛЬВА**
Тест «Пежо-207», «Рено-Клио», «Форда-Фиеста»

158 **В ОЖИДАНИИ ОБЕЩАННОГО**
«УАЗ-Патриот» 2007 года

162 **ПОЛГОДА С ЧУДО-ЯГОДОЙ**
«Чери-Амулет» в парке ЗР

164 **«ОЛЕНЬ»-ПЕРВОГОДОК**
«Грейт-Уолл Дир» в парке ЗР

ЭКОНОМИКА

168 **КТО РУЛИТ В АВТОБИЗНЕСЕ?**
Крупнейшие акционеры

172 **ЛЕНД-ЛИЗ, АКТ ВТОРОЙ**
Аукционы автомобилей в США

176 **Я СОБИРАЮ «ХАММЕРЫ»!**
Профессии автопрома

ГРУЗОВИКИ

182 **ДАДИМ СТРАНЕ УГЛЯ!**
Самосвал БелАЗ-75600

190 **ШКОЛЬНЫЙ МАРШРУТ**
Автобусы для детей

194 **ТРАКТОРОМОБИЛИ**
Машины для села

202 **НАГРУЗКА НА СЕДЛО**
Тягач «Яровит» 8x8

204 **СИНТЕЗ-МЕТОД**
Автобус ЛиАЗ-52922

208 **ГОРОДСКОЙ МУРАВЕЙ**
Малотоннажный «Чанган»

ВТОРЫЕ РУКИ

212 **СОЗВЕЗДИЕ W203**
«Мерседес» С-класса в деталях

218 **АХ, БЕЛЫЙ ТЕПЛОХОД**
«Ленд-Крузер Прадо» из трейд-ин

222 **КОКТЕЙЛЬ ДЛЯ ГУРМАНОВ**
Пикап «Шевроле-SSR»

224 **ЦЕНЫ НА СЕКОНД-ХЭНД**

КОМПОНЕНТЫ

226 **СТАРШАЯ ГРУППА**
Тест 15-дюймовых шин

238 **ИГРА В БЕСПРОИГРЫШНУЮ БАТАРЕЮ**
Экспертиза аккумуляторов 55 А·ч

246 **СВОЕЙ ДОРОГОЙ**
Навигаторы

250 **ПЛАНЕТОЛЕТ**
Шина «Амтел-Планет»

252 **НА ПРИЛАВКЕ**
Новые продукты и бренды

РЕМОНТ И СЕРВИС

256 **ПРИЗРАК «ОПЕЛЯ»**
Обслуживаем «Дэу-Нексия»

260 **ТЕКУЩИЙ МОМЕНТ**
Ремонт ГУР

264 **«РАЗВОДНОЙ» ИНСТРУМЕНТ**
Жулики в сервисе

266 **КЛЮЧ НА СТАРТ!**
Замки зажигания

268 **В ОДНО КАСАНИЕ**
Привод сцепления «Лады-110»

270 **САНТЕХМОНТАЖ**
Кран отопителя «Волги»

272 **ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ ЗАВОДОВ**

ТЕХНИКА

274 **ЭКО ЗА ЭКО**
Обзор салона в Женеве

288 **РОДОНАЧАЛЬНИЦА**
Семейство «Нивы»

294 **ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ**
Концепт «Джи-Эм Сиквел»









76 122
274 320

298 **НОВИНКИ, ИССЛЕДОВАНИЯ, ИЗОБРЕТЕНИЯ**

302 **ЭЛЕКТРОННЫЙ КАРАУЛ**
Контроль над управляемостью

304 **ПОТОЧНЫМ МЕТОДОМ**
Концепт «Мазда-Нагаре»

СПОРТ

306 **БИТВА ДИНОЗАВРОВ**
Чемпионат мира по ралли

308 **ВЕРШИНА ЗИМНЕГО МАСШТАБА**
Гоночная серия А1

310 **СФЕРЫ ВЛИЯНИЯ**
Трековые гонки

312 **С МИРУ ПО ГОНКЕ**

ТЮНИНГ

314 **ДЕЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ**
«Шкода-Октавия Тур»

318 **НА ГРЕБНЕ МОДЫ**

БЕЗОПАСНОСТЬ

320 **ЗНАЙ СВОЕ МЕСТО!**
Рейд «Детские кресла»

324 **СИСТЕМА КООРДИНАТ**
Проверка тормозов

326 **КУПЛЮ НАВЫКИ...**
Реформа обучения водителей

328 **СЛАБЫХ НЕ БЬЮТ!**
Безопасность авто при наезде

332 **ДЕЛО О «БОЛЬНОЙ ГОЛОВЕ»**
Следствие ведет ЗР

334 **СТОП-ЛЯП**

336 **СТРАСТИ ПО ОСАГО**
Комментарий юриста ЗР

338 **ЭКЗАМЕН НА ДОМУ**

КЛУБ

340 **ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА**
Дегустация моделей БМВ

348 **ВЫ НАМ ПИСАЛИ...**

352 **СТРАНА, ГДЕ РОЖДАЮТСЯ СКАЗКИ**
Путешествие в Данию

356 **МУЗЫКА ПОД СНЕГОМ**
Исполнение желаний

360 **ВАЛИЗ ИЗ РУАССИ**
Тест-шутка

362 **WEB-СТРАНИЦА**

363 **СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ**

364 **НАШ КОНКУРС**

366 **К 80-ЛЕТИЮ «ЗА РУЛЕМ»**

РЕТРО

368 **ПЕРВАЯ КОННАЯ**
К 60-летию «Феррари»

АВТОСАЛОН

389 **СПИСОК ДИЛЕРОВ**

390 **НОВОСТИ ДИЛЕРОВ**

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА

Список дилеров, продающих автомобили, о которых рассказано в этом номере журнала, – на с. 389

182 БелАЗ-75600*
164 «Грейт-Уолл Дир»
36 «КИА-Маджентис»
204 ЛиАЗ-52922**
140 «Мазда-3» (семейство)
212 «Мерседес» С-класса
288 «Нива» («Лада 4х4» – обзор)
52 «Ниссан-Кэшкай»
68 «Ока» с китайским мотором
60 «Опель-Астра»
90 «Опель-GT»
148 «Пежо-207»
148 «Рено-Клио»
128 «Ситроен-С4 Пикассо»
48 «Субару-Импреза 1,5»
218 «Тойота-Ленд Крузер Прадо»
158 «УАЗ-Патриот»
116 «Фольксваген-Туарег»
148 «Форд-Фиеста»
84 «Хёндай-Элантра»
36 «Хёндай-NF»
106 «Хонда-Сивик Тип R»
208 «Чанган SC1021 CD2»*
162 «Чери-Амулет»
98 «Чери-Фора»
222 «Шевроле-SSR»
36 «Шевроле-Эпика»
314 «Шкода-Октавия Тур» (тюнинг)
76 «Шкода-Фабия»
202 «Яровит-Глорос А4501Т»*
134 DFM (мини-вэн)

*Грузовик. **Автобус.



392 **ВЫГОДНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ**

396 **ТОВАР ЛИЦОМ**

400 **ВАЛОВОЙ ДОХОД**
«Хёндай» на рынке России

404 **КРЕДИТНАЯ ИСТОРИЯ**
Услуги банков

410 **ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ»**
Каталог легковых моделей



Сдать на «пятерку»

Женевский автосалон, проходящий в начале марта, всегда богат на яркие премьеры. Одним из «гвоздей» стало купе «Ауди-А5».

Это купе совсем не такое маленькое, как ТТ: его длина более 4,5 м позволяет комфортно разместиться четырем седокам, даром что дверей всего две. Более того, сзади нашлось место почти на полкубометра поклажи!

Гамма двигателей перекрывает диапазон мощностей от 170 до 265 л.с., причем все они – с непосредственным впрыском топлива, как бензиновые, так и турбодизельные. Привод – передний либо, для наиболее мощных модификаций, полный (распределение момента, традиционное для «кваттро»: 40% на передние колеса, 60% на задние); коробки передач – механические шестиступенчатые или автоматические «мультитроник» с ручным режимом, который предусматривает восемь передач!

О внешности новинки вы можете судить по фото. Интересно, согласитесь ли с Вальтером де Сильвой, шеф-дизайнером «Фольксвагена», который считает, что «Ауди-А5» – самый красивый автомобиль из тех, что он когда-либо проектировал».

Одной из интересных деталей, имеющих отношение как к дизайну, так и безопасности, стали блок-фары «Ксенон-плюс», включающие прожекторы дневного света на восьми светодиодах. Другая изюминка – хитрый электронный ключ с памятью. У него нет металлической кодовой бородки, зато встроенная микросхема запоминает показания одометра и все сигналы об ошибках. Владелец сможет провести диагностику, представив на сервис только ключик!

Одновременно с «гражданской» версией представлена и спортивная полноприводная «Ауди-S5» о 350 лошадиных силах. Заказы принимаются уже сейчас, а первые покупатели получат свои «пятерки» ближе к осени.

AUDI A5

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3123 см³; мощность – 195 кВт/265 л.с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент – 330 Н·м от 3000–5000 об/мин.
- **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- **Кузов:** 4-местный 2-дверный; длина – 4630 мм; объем багажника – 455 л.
- **Максимальная скорость:** 250 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,1 с.





Два яруса на материк

Минтранс РФ предлагает заложить в бюджеты 2008–2010 гг. финансирование строительства тоннеля между Сахалином и материковой России. Министр И. Левитин оценивает проект примерно в 3 млрд. долл.; он рассчитывает привлечь японские компании в рамках государственно-частного партнерства. Водное сообщение (сейчас действует паромная переправа) уже не справляется с возросшим объемом перевозок. Минтранс предлагает строить двухъярусный тоннель: первый «этаж» отдать под железнодорожное сообщение, второй – под автомобильное.

Российский на все 40





Доля отечественных комплектующих в «Рено-Логан» составляет сейчас 30% в количественном выражении, но уже в этом году «наша» доля увеличится до 40%, а к 2009 году – до 70%. Сейчас с «Автофрамосом» работают 18 российских поставщиков; они изготавливают детали кузова (за это отвечает ЗИЛ), проводку, оптику, стекла, сиденья. В этом году в России освоят бамперы, панель приборов, капот, крышу, аккумуляторы, систему выпуска, отопители, кондиционеры, шины. В ближайшем будущем к этому списку добавятся сцепление, бензобак, стартер, генератор, колесные диски (стальные и легкосплавные), ремни безопасности и др. Общее число поставщиков к 2009-му увеличится почти вдвое. В ближайшие годы в России планируется построить несколько заводов комплектующих специально для «Автофрамоса».

Всегда в оппозиции

На Женевском автосалоне «Субару» показала первый в мире оппозитный турбодизель. Во всяком случае, на серийных легковых авто подобных двигателей еще не было. Пристрастие к такой компоновке объясняется просто: с нею центр тяжести автомобиля понижается, что благотворно сказывается на его управляемости. А еще мотор получается хорошо уравновешенным, обходится без балансировочных валов.

Столичные миллионы

Московские власти прогнозируют к 2010 году увеличение столичного автопарка до 4 млн. машин. Ныне на учете в столице более 3 млн. автотранспортных средств; еще около 400 тыс. машин ежедневно прибывает из других регионов. Одновременно по улицам мегаполиса движется примерно 350 тыс. автомобилей, и это предел его пропускной возможности.

КОРОТКО

■ Волжский автозавод ввел новые гарантийные сроки для некоторых моделей «Лады». На переднеприводные автомобили («десятое» семейство, «Калина», «Самара» и «Приора»), реализованные с 21 февраля, гарантия увеличена до 36 месяцев или 50 000 км пробега. Для полноприводных автомобилей и «классики» все остается по- прежнему – 24 месяца или 35 000 км.

■ В очередной серии крэш-тестов EuroNCAP новинка



«Вольво- С30» сумела заработать максимальные 5 звездочек. Но только в части защиты седоков. Что касается безопасности пешеходов, единственная заработанная С30 звезда сулит им тяжелые травмы.

■ Компания «Тойота» стала спонсором международного конкурса музыкантов им. Чайковского. Меценатство – давняя традиция фирмы, однако до сих пор российские мероприятия не попадали в список. Теперь же, поскольку «Тойота» становится немножко русской (строится завод близ Санкт-Петербурга), решено не обходить московский конкурс стороной.

■ В рамках операции «Трасса – гараж», проведенной в январе 2007 года силами ГИБДД, российским автовладельцам возвращено около 6,5 тыс. ранее угнанных автомобилей. Такие данные привел первый замминистра внутренних дел Александр Чекалин.

Браво, «Браво»!

Новинка и надежда итальянского ФИАТа получила в наследство от предшественника громкое имя. Теперь дело «за малым» – сорвать аплодисменты покупателей.

«Браво» – очевидный конкурент «Гольфа» и надеется побить его прежде всего… длиной: «итальянец» расположился на самом верху сегмента и перерос «немца» на 140 мм! Эту прибавку оценят седоки, которые смогут расположиться с большим комфортом. Если бы багаж мог говорить, он тоже сказал «спасибо» за отведенные ему 400 литров. А высадив пассажиров второго ряда, этот объем можно нарастить почти до 1,2 кубометра.

В дизайне «Браво» прослеживаются черты «Гранде Пунто», причем авторы, взяв на вооружение русский сленг, сказали коротко и ясно: «Машина выделяется конкретной красотой».



FIAT BRAVO 1,4

- Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x 1368 см³; мощность – 66 кВт/ 90 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 128 Н·м при 4500 об/мин.
- Трансмиссия: переднеприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.
- Кузов: 5-местный 5-дверный; база – 2600 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4336x1792x1498 мм; объем багажника – 400/1175 л; снаряженная масса – 1205 кг.
- Шины: 195/65R15.
- Максимальная скорость: 179 км/ч; разгон до 100 км/ч – 12,5 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,7 л/100 км.

Среди двигателей обращают на себя внимание два новых бензиновых мотора с турбонаддувом мощностью 120 и 150 л.с. Обозначенные индексом T-JET, они отличаются повышенной экономичностью и экологичностью при отменных мощностных характеристиках.

Особое внимание разработчики уделили активной и пассивной безопасности. В машине может быть до семи подушек, система стабилизации ESP с устройством, препятствующим скатыванию назад при трогanье на подъеме. А еще предусмотрены круиз-контроль, парктроник, датчик дождя, адаптивные фары, светящие «за угол».

КОРОТКО

■ Обнародованы результаты работы «Группы ГАЗ» в 2006 году. Продажи легких коммерческих автомобилей увеличились на 17%, полноприводных большегрузных – на 30%, автобусов среднего класса – на 25%. Сократилась реализация легковых автомобилей (в плановом порядке, на 7%). В 2007 году ОАО «ГАЗ» рассчитывает сохранить набранный темп, а в 2008-м – вывести на рынок новинки почти во всех сегментах.

■ Фирма «Сузуки» представила в Женеве седан SX4 (минувшей осенью автомобиль показывали в Пекине, адресуя внутреннему китайскому рынку). В отличие от



хэтчбека, известного также под именем «ФИАТ-Седичи», у седана не будет полноприводного варианта и дизельного двигателя – под капотом трудится бензиновый мотор мощностью 109 л.с.

■ Резкое сокращение прибыли «Ниссан», а затем и «Рено» стали поводом для критики Карлоса Гона за совмещение им руководящих должностей в обеих ветвях альянса – французской и японской. Гон пообещал, что, если однажды недостатки единоличного руководства превысят достоинства, вопрос будет поставлен на повестку дня. А пока нужно приложить все усилия, чтобы новые "Твинго» и «Лагуна» оправдали надежды. Иначе придется закрыть некоторые заводы.

КОРОТКО

■ На базе завода автомобильных трансмиссий и моторов, конструкторских и технологических бюро образовано новое предприятие «Группы ГАЗ» – «Нижегородские моторы»; общая численность персонала – около 4 тыс. человек. В ближайшее время планируется наладить производство легких дизелей и коробок передач, чтобы оснащать ими «Газель», «Валдай» и «Волгу», а также будущий легковой автомобиль на платформе «Крайслер».

■ Волжский автозавод собирается начать продажи новой модели «Лада-Приора» уже в апреле этого года, сразу у всех крупных дилеров во всех регионах страны.

■ «ЛУКойл» выходит на европейские дороги со своей сетью АЗС. До сих пор его бензоколонки были в США и Румынии, но теперь «медведя в бак» (это – слоган рекламной кампании) запустят также венгры, чехи, бельгийцы и немцы.

■ Шведскому концерну «Вольво» исполняется 80 лет. В 1927 году из ворот завода в Гётеборге выкатился неказистый ÖV4. По-настоящему стильными шведские машины стали, пожалуй, с появлением модели «Амазон», которая и сегодня смотрится весьма элегантно.





«Туран» бежит кросс

«Фольксваген-Туран» – один из самых продаваемых европейских мини-вэнов. Представленная на недавнем мотор-шоу в Болонье версия дополнит линейку автомобилей для активного отдыха и легкого бездорожья, в которую уже входят «Кросс Поло» и «Кросс Гольф».

Дизайнеры постарались на славу, стремясь превратить «Туран» в подобие вседорожника. Новичок щеголяет эффектными бамперами, защитным обвесом из высокопрочного композитного пластика, расширенными колесными арками, декором из матового хрома. На машине 17-дюймовые колеса и подвеска с удлиненными ходами, дорожный просвет увеличили на 12 мм. Привод тем не менее только на передние колеса. Будущего покупателя «Кросс Туран» привлекает выбором из шести двигателей мощностью от 102 до 170 л.с. Салон может быть и пяти-, и семиместным – третий ряд сидений за дополнительную плату.

ГАИ на прицеле

Генеральная прокуратура России совместно с прокурорами субъектов РФ проверяет соблюдение законодательства в деятельности органов ГИБДД. Любопытна официальная формулировка повода: «Поступающие в Генпрокуратуру жалобы граждан свидетельствуют о том, что сотрудники органов Государственной инспекции безопасности дорожного движения России допускают нарушения законодательства». Переполоха в рядах инспекторов сообщение прокуратуры не вызвало, а руководители ведомства обязались помогать выявлению нарушителей закона в своих рядах.

Мир выбирает серебристый

Уже семь лет подряд наиболее популярным у автомобилистов всего мира остается серебристый цвет! Среди машин, выпущенных в Европе, на его долю приходится 36% (в США меньше – 27%). Следующими по популярности идут белый (10%), черный (9%), синий (7%) и красный (6%). Причем у покупателей в Европе и США разные предпочтения – в Старом Свете второе и третье место занимают синий и черный цвета, а за океаном – красный и белый. Даже эта, случайная вроде бы выборка дает понятие о том, что вкусы диктуют уже не в Европе и не в Америке, а в Азии, Южной Америке.

Лестница до неба

Московские пожарные получили самый большой в России коленчато-телескопический подъемник «Бронто-Скайлифт F 101 HLA» (Bronto Skylift), способный брать высоту 101 метр. Уникальный автомобиль стоимостью 1,8 млн. евро изготовлен в Финляндии и предназначен, в первую очередь, для обслуживания высотного комплекса «Москва-Сити». На люльке грузоподъемностью 400 кг установлен лафетный ствол, способный подавать 3800 л воды в минуту, и 110-метровый мягкий рукав для эвакуации пострадавших. Спасательные операции можно проводить, даже если вплотную к зданию подъехать невозможно, а также в котловане – максимальный вылет стрелы составляет 27 м в сторону и 7 м вниз.

Кран установлен на шестиосном шасси «Мерседес-Бенц Актрос 6258» с колесной формулой 12x4, двигателем 578 л.с. и автоматической коробкой передач.



Вагон со спортом

Еще одна премьера Женевы – «КИА Сид SW», причем последние буквы означают не Station Wagon, как обычно, а Sporty Wagon.

Новый «спорткомби» получился заметно длиннее хэтчбека – «лишние» 235 мм пришлись на задний свес. Благодаря этому объем багажника вырос почти на 200 литров. Изюминкой вновь разработанной задней части кузова стала оригинальная пятая дверь, ось которой сдвинута вдоль крыши на целых 225 мм. Это позволяет распахнуть дверь автомобиля, припаркованного почти вплотную к соседнему.

А вот разговор о спортивности, пожалуй, немного лукавый. Как уточнил Жан-Шарль Ливенс, вице-президент «КИА Моторс» в Европе, универсал просто не стал медленнее и степеннее хэтчбека. Хотя 205 км/ч – разве это мало? Да и разгон до сотни за 10 с – тоже вполне достойный показатель. Но чтобы его достичь, придется заказать автомобиль с самым мощным двухлитровым мотором – бюджетной версии с 90-сильным агрегатом до рекордов весьма далеко.

Есть, однако, у «сидов» другая сильная сторона – семилетняя (!) гарантия при пробеге до 150 000 км. Из них первые пять лет охватывают весь автомобиль, а последние два – только двигатель и трансмиссию. Представители фирмы утверждают, что этой моделью совершен настоящий скачок в качестве. Что ж, посмотрим…

KIA CEED SW

- **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х16х1975 см^3; мощность – 105 кВт/143 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 186 Н·м при 4600 об/мин.
- **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- **Кузов:** 5-местный 5-дверный; база – 2650 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4470х1790х1490 мм; объем багажника - 534 л; шины – 175/65R14.
- **Максимальная скорость:** 205 км/ч; разгон до 100 км/ч – 10,6 с.



Подмосковье в кольце

Представлен проект межведомственной программы развития дорожно-транспортного комплекса Московского региона на 2007–2015 годы. Главные задачи первого этапа (2007–2010 гг.) – разгрузка основных магистралей столичного транспортного узла, реализация пилотных проектов платных автодорог Москва–Санкт-Петербург, соединительной магистрали от МКАД до трассы М1 «Беларусь», автодороги М4 «Дон». Одновременно будут разгружать проблемные участки уличной сети в Московской области. Вторым этапом (2011–2015 гг.) предусмотрена реконструкция трассы М8 «Холмогоры» (обход пос. Тарасовка), М5 «Урал» (обход пос. Октябрьский). Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги, которая станет основой транспортно-логистической системы Москвы и области, запланировано на 2007–2014 гг.

Стакан долой!

На Женевском салоне европейцы впервые увидели новый «Дайхатсу-Куоре». Седьмое поколение прибавило в длину 50 мм – это уже тенденция современного автомира. Под капотом – трехцилиндровый мотор от «Сириона» мощностью 70 л. с. Машинка получилась экономичной, но расход 4,4 л/100 км – это не все: есть версия «Эко» с системой «старт-стоп», что экономит еще стакан бензина.

КОРОТКО

Компания «Мазерати» показала в Женеве новое купе GT (Gran Tourismo). Его лихо разгоняет «восьмерка» мощностью 405 л. с. Дизайн новинки разрабатывали на «Пининфарине», а не в ателье Джуджаро, как было с предшественником.



Совет директоров АВТОВАЗа принял решение не повышать цены до конца текущего года. К началу марта на площадках дилеров стояло около 69 тыс. машин в ожидании покупателей, еще 35 тысяч – на складах самого завода в регионах. В Тольятти надеются, что эти «лады» удастся продать весной и летом, когда спрос традиционно выше.

«Северсталь-Авто» и японская компания «Исудзу» подписали протокол о намерениях создать в России совместное предприятие по сборке коммерческих автомобилей. Мощность будущего СП составит 25 тыс. грузовых автомобилей «Исудзу» нового поколения в год. Проект стал логичным продолжением сотрудничества двух компаний – с прошлого года в Ульяновске уже собирают среднетоннажные грузовики «Исудзу NQR71».

Президент «Шкоды» Детлеф Виттиг потребовал от чешского правительства скорейшего вхождения в зону евро. Сегодня рост курса кроны мешает экспорту. Если же в 2007 году евро в Чехии не введут, то «Шкода» развернет дополнительные мощности... на Украине.

«Вариант» третьего колена

Обширное семейство «Фольксваген-Гольф» продолжает расти. На автосалоне в Женеве концерн представил «Гольф Вариант» третьего поколения.

Нынешний «Гольф» отличает многообразие форм. Есть «Гольф Плюс» и «Кросс Гольф», «Гольф R32» и «Гольф GTI»; есть седан «Джетта». Не было пока только универсала – «Гольфа Вариант». «Фольксваген» восполнил этот пробел.

Анфас отличить «Вариант» от обычного «Гольфа» практически невозможно. Зато сбоку и сзади кузов демонстрирует стремление дизайнеров к новаторству. Удлиненный багажник нисколько не портит облик автомобиля, а, наоборот, подчеркивает стремительность и изящество. Причем если прежние поколения «Варианта» походили на удлиненный хэтчбек, то силуэт нынешней машины самобытен. Грузовые возможности впечатляют: даже с пятью ездоками в багажник можно вместить до 690 л груза. А уж если сложить задний диван, объем вырастет до 1550 л!

Для новой машины предлагают четыре двигателя. Два бензиновых мощностью 102 и 140 л.с. (второй мотор – семейства TSI с двойным наддувом – компрессором и турбонагнетателем). Есть и два турбодизеля мощностью 105 и 140 л.с. Последние весьма экономичны: по утверждению фирмы, «Гольф Вариант» с двухлитровым 140-сильным дизелем сможет разгоняться до 205 км/ч, потребляя в среднем всего 5,6 л топлива на 100 километров!

Концерн «Фольксваген» выпускает «Гольф Вариант» с 1993 года; продано свыше 1,2 млн. экземпляров. Надеются, что новое поколение добавит немалую долю к этому показателю. Хотя многое будет зависеть от цен – а вот они-то пока не объявлены.

GOLF VARIANTE

- **Двигатель:** турбодизельный; рабочий объем – 2 л; мощность – 103 кВт/140 л.с.
- **Трансмиссия:** переднеприводная; коробка передач механическая 6-ступенчатая.
- **Кузов:** 5-местный 5-дверный.
- **Максимальная скорость:** 205 км/ч; расход топлива в смешанном цикле – 5,6 л/100 км.



Без пробок и ДТП!



В феврале в 84 городах страны на старт XXV Всероссийской массовой лыжной гонки «Лыжня России» вышло около 600 тысяч человек! Из них 27 000 – только в Дмитровском районе Подмосковья, где побывали и сотрудники ЗР.

Зачем? А затем, чтобы доказать себе и своим детям – мы можем и должны жить культурно и свободно! Мы хотим получать удовольствие от передвижения в пространстве – не важно, за рулем или на лыжах. И мы умеем обходиться без палки надсмотрщика – как полосатой, так и любой другой. От ЗР в главной гонке страны принял участие, конечно же, главный редактор. Каким он был на финише? Не будем хвастаться – догадайтесь сами! На фото – главный редактор «За рулем» Петр Меньших и президент ООО «Тойота Мотор» г-н Томоаки Ниситани.

КОРОТКО

■ Латвийская компания Ferrus и российский ЗИЛ планируют построить в Елгаве завод легких грузовиков стоимостью 11 млн. евро. Сборка автомобилей может начаться через два года. 51% акций нового предприятия будут принадлежать ЗИЛу, около 30% – самоуправлению Елгавы, а остальные – компании Ferrus. На новом производстве намечено собирать для российского и европейского рынков некие неназванные пока легкие грузовики.

■ «Форд» ввел в эксплуатацию два новых речных парома «Динамика» и «Вера», на которых будут транспортировать новенькие авто от Кёльна до Вёрта. Этот отрезок маршрута 180 машин проплывут за 36 часов, сэкономив 40 автовозов, занимающих автострады и отравляющих воздух. Кстати, «форды»



уже давно плавают в Голландию и Англию, экономя в общей сложности более миллиона литров дизтоплива в год.

■ Компания «Рено» начала продажу коммерческих автомобилей «Мастер 2,5dCi» и «Трафик 2,0dCi», работающих как на обычном дизтопливе, так и на биотопливе B30. Вот-вот появится и «Меган 1,6 16v», который можно будет заправлять биоэтанолом E85 – в него входит 85% вырабатываемого из древесины этилового спирта и лишь 15% бензина.



Комфорт вперед привода

Семь мест, передний привод… Мини-вэн? Нет, новый флагман вседорожной гаммы «Сузуки»!

Есть, конечно, и полноприводные версии, но теперь XL7 правильнее называть не вседорожником, а кроссовером. Кроме того, вместе со словами «Гранд Витара» в названии он потерял и… раму.

Дизайн основан на «Концепте-X», представленном в Детройте в 2005-м. Рельефные колесные арки, крупные и замысловатые фары, огромный черный зев переднего бампера создают впечатление силы и напора. И оно не обманывает: теперь на XL7 ставят V-образную бензиновую «шестерку» объемом 3,6 л. С ней автомобиль разгоняется до сотни за 8,3 с. Полным приводом (если он есть) заведует электроника, автоматически подключая задние колеса.

У машины богатый уровень базового оснащения. В стандартной комплектации – 5-ступенчатый «автомат», все машины оснащены ABS, EBD, ESP, круиз-контролем. Кроме того, предлагают три уровня оснащения: XL, Luxury и Limited. Две первые включают пяти- и семиместные исполнения. Версию Limited, рассчитанную только для семерых, отличает отделка салона под дерево, DVD-аудиосистема с беспроводными наушниками, 17-дюймовые колеса и алюминиевые накладки на бамперы. Любителей активного отдыха порадует багажник – при складывании сидений объем вырастает с 396 до 2690 литров.

Похоже, создатели «Сузуки-XL7» очень заботились о комфорте, позабыв о внедорожных качествах. Неудивительно – машину разрабатывали в первую очередь для американского рынка, где уже начались продажи.

SUZUKI XL7

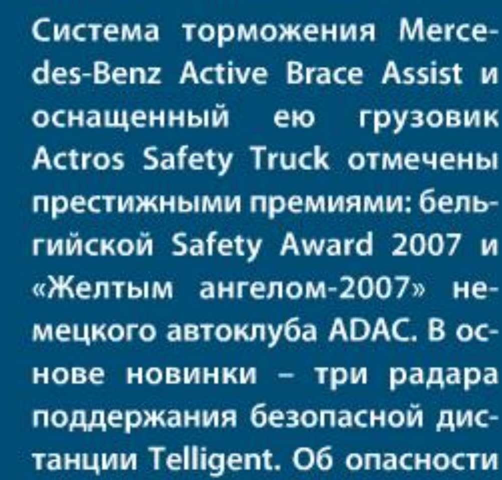
■ **Двигатель:** бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3564 см^3; мощность – 188 кВт/252 л.с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент 329 Н·м при 2300 об/мин.

■ **Трансмиссия:** передне- или полноприводная; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая.

■ **Кузов:** 5- или 7-местный 5-дверный; база – 2857 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 5008x1835x1750 мм; шины – 235/65R16.

«Ангел» – хранителю безопасности





Система торможения Mercedes-Benz Active Brace Assist и оснащенный ею грузовик Actros Safety Truck отмечены престижными премиями: бельгийской Safety Award 2007 и «Желтым ангелом-2007» немецкого автоклуба ADAC. В основе новинки – три радара поддержания безопасной дистанции Telligent. Об опасности столкновения предупреждают световой и звуковой сигналы. В случае бездействия водителя система автоматически задействует тормоза примерно на 30%, затем применит экстренное торможение. На фото: «Желтый ангел-2007» в руках Андреаса Реншлера, отвечающего за грузовые автомобили и автобусы «Мерседес».

КОРОТКО

■ Рабочие завода «Дачия» в румынском городе Питешти потребовали под угрозой забастовки прибавки жалованья на 20,5%. Мотив прост: при средней зарплате 250 евро они сумели увеличить в прошлом году производительность труда на 180%, дав «Рено» 100 млн. евро прибыли. После долгих торгов руководство согласилось увеличить зарплату в пределах 20,19% – воистину, там считают каждую копейку.

■ В России стартуют официальные продажи «Альфа-Ромео Спайдер». Над обликом двухместного автомобиля, в котором прослеживаются черты легендарной «Джульетты» 1950-х, работали мэтры дизайна – ателье Джуджаро, «Пининфарина» и Центр стиля «Альфа-Ромео». Кабриолеты планируют поставлять в Россию только в богатых комплектациях, с моторами 2,2 л (185 л.с.) и 3,2 л (260 л.с.). Цены – от 43 600 евро.



■ Родстер MG TF, права на производство которого приобрела китайская фирма Nanjing, возвращается на рынок. Выпускать его будут в двух странах: с левым рулем в КНР, с правым – в Великобритании. Китайцы примут на работу около 1200 английских рабочих из 6000 уволенных при банкротстве «Ровера».





Почти «Тойота»

Марка «Сайен» – третий бренд «Тойоты» на американском рынке, расположившийся на ступеньку ниже «Лексуса».

В феврале в Чикаго справил премьеру Scion xD, названный разработчиками пятидверным городским субкомпактом, вся внешность которого подчинена идее «эффективности и утилитарности». Если же пользоваться привычными терминами, то «Экс-ди» похож на универсал с агрессивным и несколько футуристичным дизайном.

Если вас все же не впечатлил облик новинки, не поленитесь заглянуть внутрь. Там вы найдете гораздо больше примет будущего – достаточно посмотреть на комбинацию приборов. На единственном круглом циферблате там, где заканчиваются отметки скорости, начинается… шкала тахометра! Остальные приборы заменены лампочками или цифровыми индикаторами на жидких кристаллах.

Возможности трансформации салона не ограничиваются складным (60:40) задним сиденьем – каждая его часть может еще и двигаться взад-вперед на 150 мм. Можно регулировать и наклон спинки.

«Сайен» оснащен 1,8-литровой «четверкой» с интеллектуальным регулированием фаз VVT-I и 5-ступенчатой механической коробкой передач. Особенностью силового агрегата стали роликовые рокеры и облегченные поршни с масляным охлаждением.

SCION xD

Двигатель: бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1798 см^3; мощность – 94 кВт/128 л.с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 169 Н·м при 4400 об/мин.

Трансмиссия: переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.

Кузов: 5-местный 5-дверный; база – 2461 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 3929x1725x1524 мм. Шины – 195/60R16.

ВЫСТАВКИ МЕСЯЦА. АПРЕЛЬ

Дата	Название	Место
4–8	**«Мир Автомобиля»** – международная автомобильная выставка	Санкт-Петербург, пр. Ю. Гагарина, д. 8, Петербургский СКК
10–12	**«5 АВТО: автосервис, автомойка, автобизнес, автокредит, автозаправка»** – специализированная выставка	Екатеринбург, ул. Куйбышева, 44, Центр международной торговли
11–14	**«Элитные автомобили и мотоциклы»** – эксклюзивная коллекция шедевров автомотоиндустрии	Москва, Краснопресненская наб., 14, «Экспоцентр», пав. «Форум»
11–15	**«Автоформула»** – международный автосалон	Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 154, ФВЦ «Бизнес-АРТ»
13–15	**My Special Car Show** – выставка, посвященная автомобилям, тюнингу, оборудованию, запчастям и т.п.	Италия, Римини, Rimini Fiera
14–22	**AMI+AMITEC** – международная выставка автомобилей и запчастей	Германия, Лейпциг, Messegelaende
17–20	**«Автопром. Автокомпоненты»** – межрегиональная специализированная выставка	Самара, ул. Мичурина, 23а, «Экспо-Волга»
17–20	**«Транспорт и дороги Сибири. Сибавтосалон»** – специализированная выставка транспорта, техники и транспортных услуг	Иркутск, ул. Байкальская 253а, «Сибэкспоцентр»
17–21	**«Автоспецтехника»** – международная выставка: дорожно-строительная, коммунальная техника, грузовые автомобили, услуги	Санкт-Петербург, В.О., Большой пр., 103, ВК «Ленэкспо»
20–22	**Tuning & Car Audio Park** – международная выставка тюнинга и автозвука	Москва, 65–66-й км МКАД, «Крокус Экспо»
23–27	**«Коммерческий автотранспорт (КОМТРАНС)»** – международная специализированная выставка	Москва, 65–66-й км МКАД, «Крокус Экспо»
26–28	**«Автоэкспо»** – специализированная выставка автоиндустрии и автоуслуг	Тверь, Краснофлотская наб., 3, Дворец спорта «Юбилейный»
28–01.05	**Tuning World Bodensee** – международная выставка автомобильного тюнинга	Германия, Фридрихсхафен. Messegelaende

КОРОТКО

■ Знаете ли вы, с какого года в Швеции ввели правостороннее движение? Это произошло в 1967-м, но, как оказалось, не все успели привыкнуть. 79-летний водитель, не выводивший свой праворульный автомобиль из гаража более 40 лет, вдруг завел его и решил совершить поездку «по встречке». Его раритет распугивал водителей, пока не вмешалась дорожная полиция. Старик пояснил, что ему показалось, будто все остальные сошли с ума...

■ Назначение этой машины угадает далеко не каждый. Здесь японский дизель «Кубота» 37 л.с., гидрообъемная трансмиссия, особые стойки подвески: скорость на неровном поле до 40 км/ч. Гидромоторы вращают два барабана, на которых намотано по полтора километра троса… «Ультиматум», созданный под руководством конструктора Игоря Волкова, – самоходная лебедка для запуска парапланеристов.



За день она способна затянуть на высоту более 700 м до 200 спортсменов.

■ Если в прошлом году хитом «дисколюбов» были автомобильные колеса с LED-подсветкой, то в нынешнем на самый верх рейтинга могут подняться «стеклянные колеса» от итальянской Forgiato. Нет, конечно же, они сделаны не из настоящего стекла, а из плотного прозрачного пластика. Стоимость дисков – 5000 долларов за штуку, а главный минус – необходимость частого мытья, от грязи весь эффект пропадает.

Эффект Себастьена

Трехкратный чемпион мира – на льду «Гонки звезд «За рулем»! Когда-то о таком не могли даже мечтать. Ныне это стало праздником для тысяч зрителей и десятков тысяч телезрителей. Нет ничего удивительного – сегодня наша страна и наша автомобильная жизнь интересны не только ведущим автопроизводителям, но и лучшим в мире пилотам.

РЕЦЕПТ ЭМОЦИЙ

Есть идеи, появившиеся вроде бы в виде побочных, но затем реализованные в совершенно самостоятельные. Нечто подобное произошло с трековыми гонками – национальным российским видом автоспорта, какого нигде больше нет. Их вначале затеяли, чтобы пилоты не теряли форму и лучше подготовились к летнему сезону. Специальных трековых машин не строили, дорожку ипподрома льдом не заливали – о зимних шинах никто не ведал, не говоря о шипах. Выезжали «всей толпой» на овал и нарезали условленное количество кругов – ни дать ни взять зимние кольцевые гонки!

Перелом произошел в 1978 году, когда журнал «За рулем» объявил о своей первой «Гонке звезд», пригласив лучших гонщиков страны из разных дисциплин автоспорта. Сделать такое можно только зи-



мой – летом все заняты. Но как добавить зрелищу динамики и остроты?

Принцип позаимствовали у ледового мотоспидвея. Именно оттуда почерпнули таблицу заездов. Правда, ее существенно модернизировали: мастера спидвея и по сей день выходят на старт вчетвером.

Классическая же трековая автогонка, с легкой руки «За рулем» – это шесть машин в линию на старте, это 16 спринтерских заездов по 3–4 круга, это 16 участников и каждый из них встречается с каждым дважды. Современный российский автоспорт немыслим без зимних трековых гонок именно в таком виде.

В «кольце» и ралли, при всей их привлекательности, зритель с трибуны или обочины видит лишь короткий участок трассы, а результаты, случается, узнает назавтра. Трековые гонки, где все перед вашими глазами, поз-

Уже стало традицией: символический старт «Гонке звезд» дает главный редактор журнала «За рулем» Петр Меньших.

воляют пережить порой куда более сильные эмоции, воочию оценить возможности гонщиков и машин. Не случайно, наверно, народ идет на трек – тысячами в любой мороз!

ДУЭЛЬ, КАКОЙ ЕЩЕ НЕ БЫЛО

Те, кто пришел и приехал на Раменский республиканский ипподром 23 февраля, вряд ли о том пожалели, хотя погода не особо располагала к безмятежному созерцанию ледовых баталий: 15-градусный мороз с острым ветерком. Но многие просто не заметили, что было холодно.

Успех в «Гонке звезд «За рулем» звучит даже громче, чем победа в чемпионате страны – так уж повелось. В данном же случае приезд на гонку трехкратного чемпиона мира по ралли Себастьена Лоэба еще больше накалил атмосферу. Надо было видеть, точнее, ощущать обстановку в сервисном парке, где все дышало заряжен-



Одним из первых выбыл из числа фаворитов Сергей Крылов.

Методы «отодвигания» соперника в вираже демонстрирует Владимир Черевань. Трудно поверить, но в рамках правил.



Церемония награждения лауреатов опроса «Лучший гонщик» с участием Себастьена Лоэба: Алексей Дудукало (крайний справа) и Тимур Садрединов.



Дмитрий Козловский, владелец компании «Инком-Авто»

Когда смотришь автогонки по телевизору, в удобном кресле – кажется, видишь все. Но сегодня в Раменском я убедился: полное представление о гонках можно получить, только наблюдая происходящее воочию. Я не могу назвать себя фанатом автоспорта, честно говоря, я впервые на подобных соревнованиях. И не ожидал увидеть такой высокий уровень у нас в России!



Александр Львов долго не мог найти свою езду: в трех первых заездах остался без единого очка.

ностью лучших наших гонщиков на победу. Позже, кстати, это аукнулось обилием фальстартов и невынужденных ошибок на 1600-метровой дорожке.

Попытки придать «Гонке звезд» международный характер делались и раньше, но имена стартовавших в ней иностранцев-финнов, прямо скажем, не впечатляли даже при том, что машины их были мощнее наших «жигулей». А здесь Лоэб – звезда такой величины.

Как жаль, что не было возможности включить Себастьена в список участников на общих основаниях. Заводская команда «Ситроен», за которую он выступает, категорически в этом отказала, не желая рисковать – отправлять пилота, только что отъездившего сложнейшее норвежское ралли, в жесткую очную борьбу с незнакомыми соперниками из незнакомой страны. Лоэб все годы провел в ралли – наедине с автомобилем, штурманом и трассой. А на ледовом овале, что уж греха таить, гонщики не особо церемонятся. Легкие контакты бортами и бамперами вообще в рамках правил, да они и неизбежны на голом льду. Нещадно карается лишь откровенная грубость.

Участие Себастьена в «Гонке звезд» (надеемся, по такой укороченной программе лишь на этот раз!) ограничилось свободными тренировками и очной дуэлью с Алексеем Дудукало, прошлогодним победителем гонки. Но скучать Лоэбу было некогда. Он дал несколько пресс-конференций, поработал «таксистом», промчав по трассе победителя виртуальной версии «Гонки звезд «За рулем» – жителя Тольятти, известного сетевому миру под именем Ominouss. Затем в дуэте с главным редактором «За рулем» Петром Меньших наградил лауреатов ежегодного опроса спортивных журналистов: Алексея Дудукало, признанного лучшим гонщиком



«Калины» ничем особо не отличились в борьбе против иномарок, заметно уступая им в скорости.



Виктор Крутов, владелец компании «Интер-Авто»

Ни для кого не секрет, что у бизнесмена не бывает выходных и праздников. Скажу честно: в атмосфере гонок заниматься бизнесом приятно. Хотя… не хочется! Эмоции трибун, непримиримая борьба на дорожке не может не захватывать даже самого равнодушного к автоспорту.

Завершив отборочные заезды, шестерка лучших пересела на одинаковые «ситроены-С2», предоставленные для суперфинала. Все три суперфинальных заезда, несмотря на очень плотную борьбу, выиграл 17-летний Тимур Садрединов.



Алексей Терещенко, генеральный директор компании «БизнесКар»

День защитника Отечества у нас считают праздником настоящих мужчин. А настоящий мужчина всегда интересуется спортом и машинами, и в праздник ему нужна отличная компания. А теперь ответьте, чего из этого не было на «Гонке звезд «За рулем»? Даже чемпион мира по ралли – и тот здесь! Приезд Лоэба – уникальное для нашей страны событие.

Вот так выясняли отношения будущие призеры «Гонки звезд».



Сергей Кривошеев, генеральный директор компании «Автоимпорт»

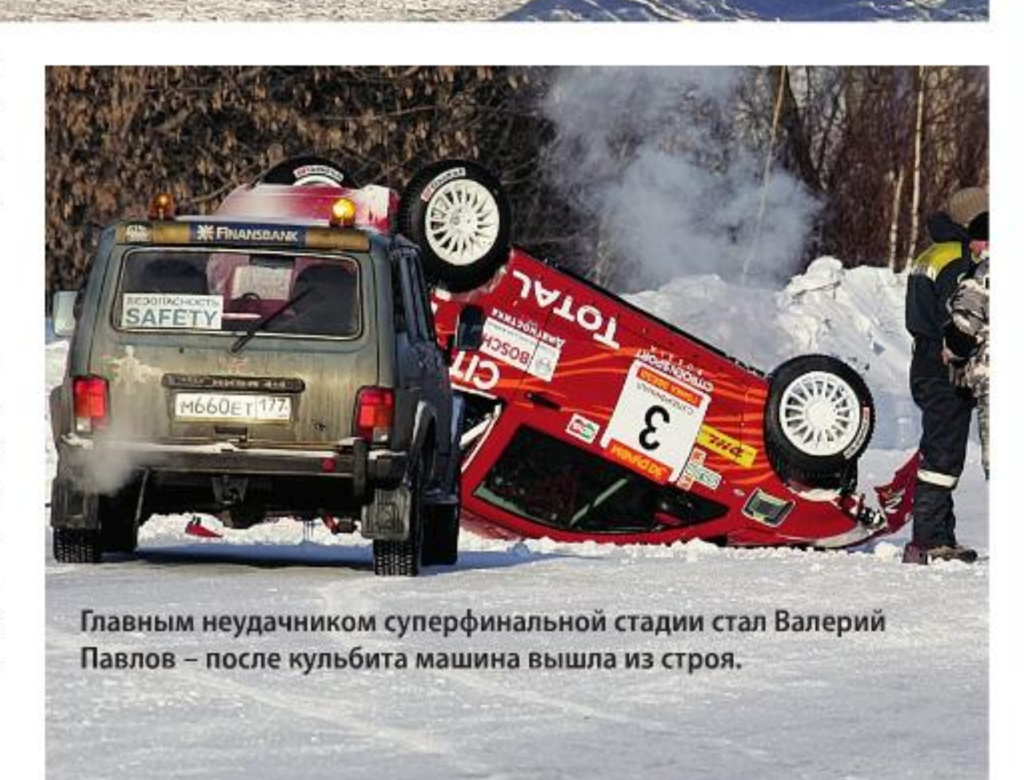
Может, это звучит нескромно, но я наблюдал за соревнованиями как профессионал. Сам я серьезно занимался автоспортом.

В очередной раз приятно удивил уровень, на который журнал вывел это спортивное мероприятие. Но уверен – на будущий год вы все сделаете еще лучше!

2006 года, и Тимура Садрединова – «Открытие сезона». Занятно – оба лауреата пробились в суперфинал, но мы, кажется, несколько забежали вперед.

ДОЖДАЛИСЬ СЕНСАЦИИ

На то, чтобы выявить победителя, ушло больше четырех часов. Заезды шли чрезвычайно нервно, даже самые маститые совершали ошибки. Сергей Успенский (между прочим, двукратный победитель «Гонки звезд «За рулем») пару раз вы-



Главным неудачником суперфинальной стадии стал Валерий Павлов – после кульбита машина вышла из строя.

Подиум «Гонки звезд «За рулем»: Кирилл Ладыгин (справа) – третий, Алексей Дудукало – второй. Хрустальная шина в руках Тимура Садрединова. Впервые за всю историю победитель «Гонки звезд» столь молод. Главный редактор ЗР Петр Меньших аплодирует призерам.

кал свою машину в сугробы. Владимир Черевань – один из главных фаворитов – зацепил передком «Хонды» внутренний бруствер и недосчитался многих очков. Как-то сразу повредили машины Владимир Лабазов, Сергей Крылов и Николай Агапов, после чего не могли выжать из них нужной скорости. Еще двое – Виктор Козанков и Алексей Басов – пережили неустранимые в полевых условиях поломки.

«Таблица 16», как и год назад, отбирала шестерку лучших пилотов для суперфинала на одинаковых автомобилях. Их предоставил наш партнер по гонке – компания «Ситроен».

Принцип полного технического равенства, таким образом, не соблюдался лишь в отборочной части – здесь пилоты ехали на машинах разных марок и моделей, но объединенных общим регламентом (группа N-1600). Набирать максимальное число очков вроде не требовалось – проходной, по логике и прошлогоднему опыту, считалась сумма 18 очков. Тем не менее каждый стремился получить их побольше, на всякий случай.

Первым путевку заработал Алексей Дудукало. К нему один за другим примкнули Александр Сотников, Тимур Садрединов, Антон Маркин и Валерий Павлов. Шестой билет пришлось разыграть в дополнительном заезде: у Череваня, Алексея Васильева и Кирилла Ладыгина оказалось равное количество очков. Ладыгин мог решить проблему раньше, если бы на его «Ситроене-Саксо» не захандрила топливная система – уралец был одним из самых быстрых. Теперь в очном поединке пришлось выигрывать у маститых соперников.

Наконец, шестерка лучших пересела на одинаковые «ситроены-С2» раллийной подготовки, обутые в шины с 4,5-миллиметровыми шипами. На них в трех заездах предстояло разыграть денежный призовой фонд, а главное, знаменитую хрустальную шину – трофей переходящий, но от того не менее ценный.

Удивительно и почти невероятно – Садрединов был вне конкуренции, выиграв все три заезда. Феноменальная скорость и напор!

Сам он объяснил свой триумф умением быстро адаптироваться к любой технике: в минувшем сезоне Тимуру довелось гоняться на самых разных машинах. Сенсация же в том, что самый молодой участник «Гонки звезд «За рулем» стал и самым молодым победителем за всю ее историю! 17-летний пилот на верхней ступеньке трекового пьедестала почета! А может, это Себастьен Лоэб так подействовал?..

«Гонка звезд «За рулем»-2007

Итоги*	
1. **Тимур Садрединов** (Москва, «Фольксваген-Поло»)	15
2. **Алексей Дудукало** (Москва, «Фольксваген-Поло»)	11
3. **Кирилл Ладыгин** (Екатеринбург, «Ситроен-Саксо»)	10
4. **Александр Сотников** (Курск, «Ситроен-Саксо»)	5
5. **Антон Маркин** (Королев, «Ситроен-Саксо»)	3
6. **Валерий Павлов** (Москва, «Хонда-Сивик»)	0

**Приведены очки, набранные в суперфинале; указаны автомобили, на которых пилоты стартовали в отборочной стадии.*

Спросим чемпиона

Себастьен Лоэб отвечает на вопросы ЗР



Откатав этапы чемпионата мира по ралли в Швеции и Норвегии, Себастьен приехал вполне адаптированным к холодной погоде.

Зимние этапы чемпионата мира по ралли прибавили вам опыта вождения по скользким покрытиям?

Разумеется! Но здесь, в России, на трековых гонках все по-другому. Пилотировать нужно иначе. Еще на тренировке я понял, что дорожка очень скользкая, и для ваших гонщиков, которые стартуют по шесть человек в каждом заезде, соревнования превратятся в настоящую контактную битву. Это не имеет ничего общего с ралли.

После вылета в сугроб на норвежском этапе вам не говорили, что зимние дороги – не стихия Лоэба? Что бесполезно состязаться на них с Маркусом Гронхольмом?

Нет. Ведь в свое время я первым из нескандинавов выиграл ралли Швеции. А вообще, это мой самый любимый этап чемпионата, и зимние гонки мне очень нравятся.

Первый чемпионский титул вы завоевали в 2001 году в классе Junior WRC. Могли бы вы сравнить тот автомобиль с «Ситроеном-С2», на котором выступали в наших гонках – они оба оснащены 1600-кубовыми моторами?

Это совсем разные машины. У того был мотор мощностью 200 л.с., у этого – всего 120. «Ситроен-С2» намного ближе к серийному, тогда как тот был гоночным кит-каром, над которым основательно поколдовали инженеры и механики.

Насколько трудно вам сейчас приспособиться к С2, ведь он сильно отличается от вашего раллийного С4?

Признаюсь, я отвык от переднеприводного автомобиля. У С4 полный привод, почти 350 лошадиных сил под капотом. «Ситроен-С2» от него очень далек. К тому же это мой первый опыт общения с С2 на ледяной дорожке, и поначалу было совсем уж непривычно. У машины заметная недостаточная поворачиваемость: ее все время приходилось «заправлять» в поворот. Но, как видите, С2 удалось укротить. Возможно, ему немного не хватает мощности, но когда почти все время скользишь, мощность решает не так много. В целом же С2 – хорошо сбалансированная машинка, приятная для вождения.

А могли бы вы на этом автомобиле ехать еще быстрее?

Пожалуй, нет.

Почему?

Прежде всего, из-за скользкого покрытия, да и технические возможности машины ограничены.

Ваши впечатления от езды по ипподрому? Рискнете ли вы когда-нибудь вступить в контактную борьбу?

Конечно, то, что происходит у вас, в корне отличается от того, чем я занимаюсь. Раллист на дороге всегда один, и поскольку ему



Встреча чемпионов: Себастьен Лоэб (справа) и победитель виртуальной «Гонки звезд «За рулем» Николай Панаиотиди из Тольятти.



Получив подходящую обувь для себя, Себастьен внимательно изучил, во что обут его боевой автомобиль.

Совместная пресс-конференция Себастьена Лоэба и главного редактора журнала «За рулем» Петра Меньших.



В сравнении с привычным для Лоэба «Ситроеном-С4 WRC» предоставленный для гонки С2, конечно же, казался ему тихоходным.



никто не мешает, мчит максимально быстро. Здесь трасса намного шире, но езда борт в борт с другими участниками провоцирует накал страстей – тем более машины скользят. Захочу ли я участвовать в подобных соревнованиях – покажет будущее.

Вы проехали очный заезд с лучшим гонщиком России и борт в борт не сражались, стартуя с гандикапом. Осталось ли впечатление, что вы все же участвовали в соревнованиях?

Пожалуй, я больше наблюдал со стороны. Мне понравилось, как пилотировали русские гонщики, как штурмовали виражи, боролись друг с другом. «Гонка звезд «За рулем» – очень зрелищное состязание.

А где знаменитая бейсболка с изображением хронографа, которая приносит счастье?

Она всегда со мной. В данный момент в рюкзаке.

Вы ее брали в машину?

Нет. Хронограф изображен и на моем шлеме. Правда, его я не считаю талисманом, но он уже давно со мной и очень мне нравится.

Вы когда-нибудь в мороз носили валенки?

Нет, надел их впервые.

Ногам тепло?

Да, комфортно. Особенно выручают на улице, когда надеты прямо на гоночную обувь. В одних «тапочках» было бы очень холодно.

Вы звонили своей супруге отсюда? Не говорили ей, что видели медведей?

Нет. Мне очень понравилась Россия – страна, которую я совсем не знаю. По дороге из аэропорта мы очень быстро пронеслись по Москве, и я мало что видел. Но Кремль и здания вокруг великолепны. Наверное, есть и другие прекрасные районы. Но, согласитесь, в таком коротком визите тоже что-то есть. Мы вместе провели отличный день. Спасибо россиянам за радушный прием, надеюсь, это не последняя наша встреча!

Голый лед Раменского ипподрома никаких затруднений у Себастьена не вызвал: показал лучший круг 52.36 с и опередил Алексея Дудукало на 0,3 с в очной встрече.





KIA MAGENTIS
2,0 л, 144 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, 738 000 руб. ($28 400).

HYUNDAI NF
2,4 л, 160 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, $31 190.



CHEVROLET EPICA
2,5 л, 156 л.с., автоматическая 5-ступенчатая коробка передач, $30 430.

Законы малого бизнеса

Много комфорта за малые деньги – заветная мечта любого автомобилиста. Уже известный на нашем рынке «Хёндай-NF» и новичков «КИА-Маджентис» и «Шевроле-Эпика» (оба – калининградской сборки) сравнивает Михаил Гзовский. Фото: Константин Якубов.

Когда мы готовили этот тест, я вдруг вспомнил весьма любопытные законы малого бизнеса, сформулированные экономистом Андреем Орловым, на которые случайно наткнулся где-то в дебрях интернета. Интересно, будут ли они работать применительно к автомобилям?

ЗАКОН РАДИУСА

«Чем дальше от столичного мегаполиса, тем выше возможности и меньше риск. На периферии люди поскромнее».

Меньше чем в сотне километров от Москвы совсем другая жизнь. Здесь, в окрестностях Серпухова, нет кричащего столичного лоска, но автомобили встречаются весьма недешевые. Парадокс? Вовсе нет: многие работают в Москве, а потому вопрос комфортного трансфера «дом–офис» стоит весьма остро. Накануне вечером я убедился в этом на собственном опыте.

Забрав КИА из автосалона в центре Первопрестольной аккурат в час пик, двинулся к южной границе города. Первые же километры выявили особенности подвески нового «Маджентиса»: она жестче, чем у предшественника. Возможно, сказалась и забортная температура, упавшая до минус 20 градусов. При первой возможности я свернул с узкой улицы с трамвайными путями посредине. Выбоины и стыки асфальта с рельсами не только вызывали изрядную тряску, но и гулким эхом отдавались в салоне. Конечно, о серьезном дискомфорте говорить не приходится, но от крупной машины все-таки ждешь более бережного отношения к ездокам.

На ровном покрытии «Маджентис» пытается отыграться. Шум шипованных шин почти не проникает в салон, лишь двигатель дает о себе знать при интенсивном разгоне. Точнее, при попытке резко ускориться. Двухлитровый 144-сильный мотор способен на большее, но только не в паре со старым 4-ступенчатым «автоматом». Его медлительность съедает честно заработанные двигателем секунды преимущества над менее мощными соседями по потоку.

Выскочив на шоссе и набрав крейсерскую скорость, «Маджентис» принялся педантично пересчитывать всю дорожную мелочь и передавать ее на руль, появился шум от качения шин. Но куда хуже горизонтальная раскачка: через полчаса бесконечные потряхивания изрядно утомили и заставили сбросить темп, тем более что и заправиться не мешает.

Хорошо вновь спрятаться от темноты и мороза в теплый новенький салон! Вскоре начинаю обращать внимание на мелочи: именно из них складывается впечатление об автомобиле. Кому-то окажется по душе строгая неброская внешность или красивая сине-белая светодиодная подсветка «Маджентиса», и он купит автомобиль лишь за красивые глаза. Но придирчивый покупатель расстроится, не обнаружив регулировку рулевого колеса по вылету. В тестовой машине вместо климат-контроля – обычный кондиционер, аудиосистема отказалась воспроизводить MP3, а сиденье с короткой подушкой и без намека на боковую поддержку не понравилось никому из наших экспертов. Автомобиль оценивают в 28 тысяч долларов, но простят ли покупатели его скромность?



KIA MAGENTIS

Второе поколение модели представлено на автосалоне в Детройте в январе 2005 года под именем «Оптима». В России по лицензии производят с конца 2006-го.

- **Двигатели:** бензиновые 2,0 и 2,7 л (144 и 188 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4- и 5-ступенчатые «автоматы».
- **Комплектации:** 6 вариантов.
- **Цена:** 680 120–840 000 руб. ($26 100–32 300).

Элегантные шкалы – самый яркий штрих в салоне КИА.



Отделочные материалы «Маджентиса» создают образ дешевого автомобиля, хотя к качеству сборки претензий никаких.

Колесная база и высота салона увеличились по сравнению с предшественником на 20 и 70 мм соответственно. На заднем диване просторно, даже если водитель ростом выше среднего.

Спинки сидений во всех трех седанах раскладываются. Наименьший объем багажника у КИА – производитель заявляет 420 л.



Общая оценка

7,5

KIA MAGENTIS – шаг вперед по сравнению с предшественником. Тем не менее скромность ездовых качеств и отделки в этом классе примут не все.

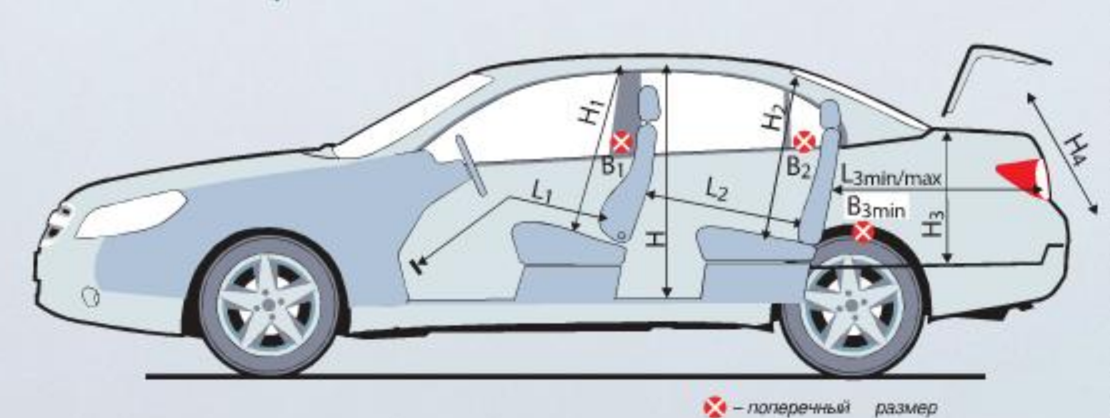


Простор на заднем сиденье, современная внешность, неплохой дизайн салона.



Скромные материалы отделки, посредственная динамика, задержки в работе «автомата», не лучший профиль водительского сиденья, шум и раскачка на высоких скоростях.

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



Модель	KIA MAGENTIS	HYUNDAI NF	CHEVROLET EPICA
L_1	920–1150	900–1140	920–1145
L_2	680–910	620–850	620–850
H	1210	1210	1180
H_1	1000	1010	1000
H_2	935	945	925
B_1	1430	1445	1450
B_2	1410	1410	1415
$L_{3min/max}$	1145/2040	1115/1890	1075/1970
B_3	1065	1045	980
H_3	875	960	900
H_4	530	525	505
Дорожный просвет, мм	155	155	145

ЗАКОН СВЕРХУСИЛИЙ

«В России для положительного результата в малом бизнесе надо предпринять 20–25 попыток на одну удачную».

Думаю, это утверждение в фирме «Хёндай» подтвердят без колебаний. Помните, как относились к корейским машинам в начале 1990-х? А теперь «Хёндай» – один из лидеров рынка! Корейцы знают, что русскому хорошо…

«Хёндай-NF» воспринимаешь как мягкий автомобиль. В отличие от «Маджентиса», он не слишком пытается держаться за дорогу и довольно рано скользит наружу поворота передними колесами. Автоматическая трансмиссия здесь точно такая же, как у «Маджентиса», что в общем-то неудивительно: машины построены на общей платформе MG концерна «Хёндай». Но лишние 400 «кубиков» объема и 16 л.с. позволяют реже продавливать педаль в пол.

На маршруте Москва–Серпухов NF тоже продемонстрировал горизонтальную раскачку, правда, не столь ярко выраженную. Зато обратило на себя внимание рулевое управление с низкой чувствительностью. Конечно, излишняя нервозность на большой скорости машине ни к чему. Но в данном случае она просто начинала плавать по дороге, заставляя напрягаться. А стоило появиться небольшой наледи, как дрожь немедленно приходила на руль, отчего управление становилось еще менее четким.

В дизайне «Хёндай» нет свежих идей, из салона машину воспринимаешь как типичного американца десятилетней давности. Здесь не очень комфортно крупным людям: регулировка водительского сиде-



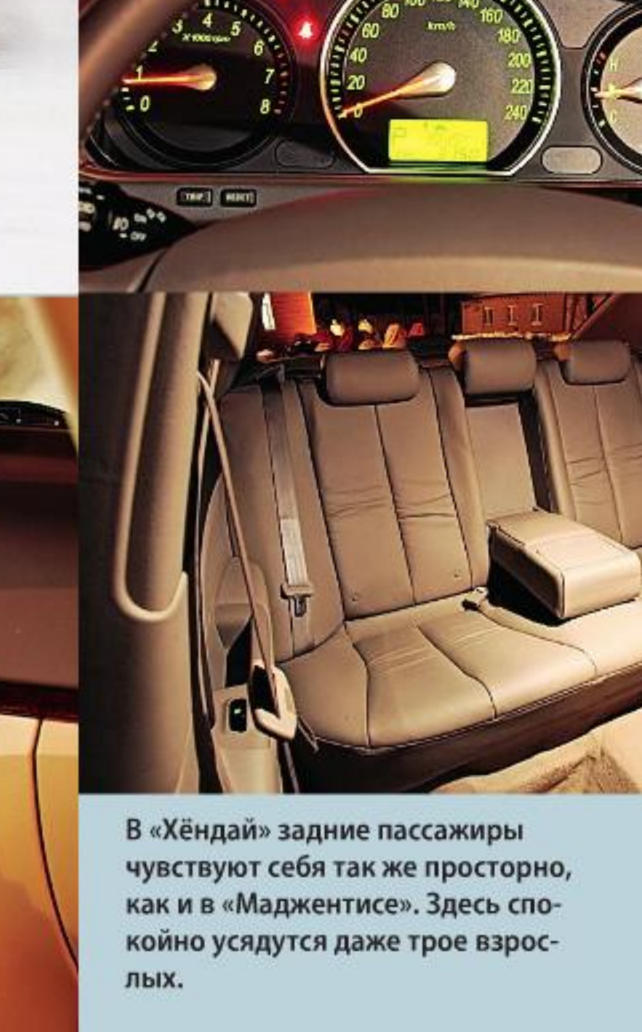
HYUNDAI NF

Модель дебютировала на Сеульском автосалоне в 2004 году под именем «Соната». У нас машина известна как NF.

- **Двигатели:** бензиновые 2,4 и 3,3 л (160 и 233 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4- и 5-ступенчатые «автоматы».
- **Комплектации:** 7 вариантов.
- **Цена:** $28 990–39 490.

Как это часто бывает, бесхитростные приборы читаются без проблем.

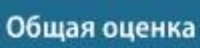
Двухцветная отделка придает салону «Хёндай» шарм, но не в силах скрыть недостаток дизайнерских идей и среднее качество материалов.



В «Хёндай» задние пассажиры чувствуют себя так же просторно, как и в «Маджентисе». Здесь спокойно усядутся даже трое взрослых.

В багажнике объемом 523 л можно играть в прятки! В том числе поэтому он оснащен ручкой открытия изнутри.





Общая оценка

8,1

HYUNDAI NF – большой и мягкий автомобиль, в котором будет комфортно в первую очередь задним пассажирам.



Неплохая плавность хода на приличных дорогах, акустический комфорт, простор для задних пассажиров.



Недостаточная регулировка водительского сиденья по длине, низкая чувствительность рулевого управления, вибрации на холостом ходу.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	KIA MAGENTIS	HYUNDAI NF	CHEVROLET EPICA
Рабочее место водителя			
Сиденье	7	8	9
Органы управления	8	8	8
Обзор	8	8	8
Салон			
Передняя часть	7	8	9
Задняя часть	8	8	7
Багажник	8	8	8
Ходовые качества			
Динамика	7	8	9
Тормоза	7	8	8
Поведение на дороге	8	8	9

Модель	KIA MAGENTIS	HYUNDAI NF	CHEVROLET EPICA
Комфорт			
Шум	7	9	9
Плавность хода	7	8	8
Климат	7	8	8
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	8	7
Сервис	8	8	8
Эксплуатация	8	8	7
Общая оценка	**7,5**	**8,1**	**8,1**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

нья по длине могла быть и более щедрой. Вибрация на холостом ходу, мягкое бесформенное сиденье… все это немного остужает. Хотя по сравнению с «Сонатой», на смену которой пришел NF, машина гораздо более «продвинутая»: гидроусилитель с переменной производительностью, современная задняя подвеска, тишина в салоне, богатое оснащение и простор сзади... Несмотря на все это, NF покупают ни шатко ни валко. Не приложили сверхусилий?

ЗАКОН РОЗОВЫХ ОЧКОВ

«Чем раньше вы их снимете, тем быстрее встанете на ноги. Смотрите на мир собственными глазами».

«Тоска»… Это вовсе не то настроение, с которым я сел за руль «Шевроле» на следующее утро. Просто на некоторых рынках такое название носит «Эпика» – ударение на первый слог. Признаться, я не ждал откровений от очередного «корейца» с американским шильдиком. Как выяснилось, напрасно! «Эпика» – не модернизация предшественницы «Эванды». Это абсолютно новый автомобиль, разработанный совместным центром «Дженерал моторс» и «Дэу» в Корее с прицелом на европейский рынок. Сделанный корейцами для Европы «Маджентис» и корейцами же, но для Америки NF – другие. Союз американцев и корейцев оказался более продуктивным.





CHEVROLET EPICA

Совместная разработка «Дженерал моторс» и «Дэу», пришедшая на смену «Шевроле-Эванда», сходит с конвейера в Корее с середины 2006 года. В России крупноузловая сборка налажена в начале 2007-го.

- **Двигатели:** бензиновые 2,0 и 2,5 л (144 и 156 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** 5 вариантов.
- **Цена в России:** $22 990–30 430.

Крупная подкова спидометра доминирует над вспомогательными приборами, а зеленая подсветка слегка навязчива.





«Эпика» – обладатель наиболее высококачественного, современного и соответствующего статусу интерьера, но до европейского «люкса» ей тоже никак не дотянуться.

Садиться в «Шевроле» не столь удобно, и места для троих здесь меньше, чем в КИА и «Хёндай».

Под полом 435-литрового багажника – «докатка», тогда как конкуренты могут похвастать полноразмерными запасными колесами.



Общая оценка

8,1

CHEVROLET EPICA – наиболее сбалансированный просторный седан за разумную цену, уверенно чувствующий себя на российских просторах.

 Уверенное поведение на трассе, хорошие материалы отделки, приемистый двигатель, современный «автомат», богатое оснащение.

 Невеликий дорожный просвет, не очень просторный задний диван, отсутствие полноразмерной запаски и защиты моторного отсека.



Михаил Гзовский: «Принадлежность к бизнес-классу необходимо подтверждать не только высокой ценой и внушительными габаритами, но и внимательным отношением к мелочам. На несколько сотых балла лучше это удалось «Шевроле-Эпика».

«Шевроле» – в наиболее дорогой комплектации, с 6-цилиндровым мотором. Разница с «Хёндай» всего 5 л.с.… в пользу NF! Тем не менее разгоняется «Эпика» быстрее – помогает не только больший крутящий момент, но и расторопный «автомат», в котором на одну ступень больше. Здесь тоже есть ручной режим, причем настоящий: включил вторую, так и едешь на ней, пока стрелка тахометра не зависнет на ограничителе оборотов.

«Эпика» не столь мягкая и валкая, как «Хёндай», и не шумная на трассе, как КИА; отлично стоит на дороге, не реагируя на порывы ветра. При той скорости, на которой за рулем двух оппонентов потеют руки, «Эпика» уверенно держит траекторию, а информативные тормоза вселяют дополнительную уверенность в силах – своих и машины. Но будьте начеку: серьезный недостаток – отсутствие в списке опций системы стабилизации.

У «Эпики» лучшее из трех водительское сиденье, достойное качество отделки и материалов. Не стоит сбрасывать со счетов и эффектную внешность! На нее оборачивались прохожие…

Побеждает тот, кому удастся соблюсти все законы рынка. Индивидуальность, трезвая оценка своих сил и, конечно, приемлемая цена. Законы малого бизнеса и автомобилестроения, оказывается, близки. Раньше, честно говоря, я этого не замечал.. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Общие данные	KIA MAGENTIS	HYUNDAI NF	CHEVROLET EPICA
Размеры, мм: длина/ ширина/ высота	4735/1805/1480	4800/1832/1475	4805/1810/1450
база	2720	2730	2700
колея спереди/ сзади	1558/1550	1575/1560	1550/1545
Объем багажника, л	420	523	435
Радиус поворота, м	5,3	5,5	5,4
Масса снаряженная/ полная, кг	1395/1980	1599/2030	1500/1985
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,2	10,4	9,9
Макс. скорость, км/ч	195	202	208
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/62	АИ-95/70	АИ-95/63
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	6,4/10,8/8,1	6,5/11,8/8,5	6,6/13,8/9,3
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р6/24
Рабочий объем, см³	1998	2359	2492
Степень сжатия	10,5	10,5	9,8
Мощность, кВт/л.с.	106/144 при 6000 об/мин	118/161 при 5800 об/мин	115/156 при 5800 об/мин
Крутящий момент, Н·м	193 при 4250 об/мин	219 при 4250 об/мин	237 при 4000 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	А4	А4	А5
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х	2,84/1,52/1,0/0,72/–/2,48	2,84/1,52/1,0/0,72/–/2,48	4,57/2,97/1,94/1,32/1,0/5,02
Главная передача	3,7	3,7	2,4
Ходовая часть			
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон»	на двойных поперечных рычагах	типа «Мак-Ферсон»
сзади	многорычажная	многорычажная	многорычажная
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	дисковые	дисковые	дисковые
Размер шин	205/60R16	215/60R16	215/50R17



Автомобили на тест предоставлены: KIA Magentis – автоцентром «КМ/Ч», Hyundai NF – автосалоном «БЛОК-ВОСТОК», Chevrolet Epica – представительством «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС».

Полного привода рядовой

Бывает ли полноприводная «Импреза» относительно недорогой, рассчитанной не на «гонщика», а на рядового потребителя? С «бюджетной» версией знакомился Сергей Воскресенский. Фото: Александр Кульнев.

Модельный возраст уже не спрячешь за агрессивной внешностью, хищными челюстями бамперов, аэродинамическими накладками на порогах. Хотя надо отдать должное – «мускулатуры» в этих узнаваемых формах еще предостаточно. Наверное, поэтому почти на каждом светофоре находится соперник, стремящийся «сделать» именитый автомобиль. «Гонщикам» невдомек, что под лишенным характерного «забрала» капотом всего-то 105 невозмутимых «лошадей». Кстати, сквозь спицы литых колес весьма откровенно проглядывают задние тормозные барабаны...

ПОТИХОНЬКУ, ПОЛЕГОНЬКУ

Привыкая друг к другу, мы с «Импрезой» просто плавно перемещаемся, как все, а иногда,

SUBARU IMPREZA 1,5R



Модель представлена в 2000 году, неоднократно обновлялась. Недорогая 1,5-литровая версия «Импрезы» на излете карьеры (с осени 2006-го) стала доступна и российскому потребителю. Кузов – седан или универсал.

- **Двигатель:** бензиновый 1,5 л (105 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая или 4-ступенчатый «автомат». Постоянный полный привод.
- **Комплектации:** EL, AT.
- **Цена:** $21 120–24 450.
- **Тестовый автомобиль:** механическая коробка, комплектация AT, $22 950.





Для бюджетной версии «Импреза» очень неплохо оснащена: климатическая установка, электроприводы зеркал и боковых стекол.

Задним пассажирам в «Импрезе» тесновато, особенно в коленях.



Комбинация приборов – простенькая, но понятная.



Демультипликатор – фирменное блюдо «субаровских» универсалов с «механикой».

Под капотом все «по-взрослому» – непременный оппозитный мотор, хотя и скромного объема.



зазевавшись, и вовсе упускаем попутный поток, потом с видимым напряжением его догоняя. Да-а-а! Четырнадцать секунд до сотни под ни с чем не сравнимый «рык» оппозитника: с этим надо свыкнуться!

Сложность в том, что внутри этой «Импрезы» тоже чувствуешь себя немножечко спортсменом. Жесткие, с претензией на анатомические формы сиденья плотно охватывают тело. Им, конечно, далеко до настоящих «гоночных», тем не менее бескомпромиссная посадка заставляет ближе придвинуться к пухлому, хотя и «синтетическому» рулю, поиному «примерить» педали, оценить четкость механизма переключения передач. А когда на старте раздаются характерные завывания разогревающейся трансмиссии, становишься и вовсе в тупик: почему машина «не едет»? Ведь должна же!

Но постепенно все амбиции остаются за бортом, и вы понимаете: по крайней мере на асфальте спокойная езда и плавный разгон – правильнее. При такой манере управления двигатель удобен и тяговит. Конечно, его возможности, мягко говоря, невыразительны, но стоит подобрать «ключик» – «Импреза» становится подвижной, дружелюбной, уверенно вписывается в поток. Надо лишь привыкнуть к не очень внятному сцеплению, частым обращениям к коробке передач и по-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
SUBARU IMPREZA 1,5R WAGON

Общие данные

Размеры, мм:
длина 4465
ширина 1695
высота 1485
база 2525
колея спереди/сзади 1465/ 1455
Объем багажника, л 400
Радиус поворота, м 5,2
Снаряженная масса, кг 1310
Полная масса, кг 1730
Время разгона 0–100 км/ч, с 13,7
Макс. скорость, км/ч 168
Топливо АИ-95
Запас топлива, л 50
Расход топлива, л/100 км:
загородный цикл 6,4
городской цикл 10,4
смешанный цикл 7,9

Двигатель: бензиновый, Оп4, 1,5 л, 77 кВт/105 л.с. при 6400 об/мин, 142 Н·м при 3200 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, с понижающей передачей (1,447), М5

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – независимая типа «Мак-Ферсон»; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные; шины 185/70R14, 195/60R15

SUBARU IMPREZA 1,5R – машину легко раскритиковать за скромную динамику. Но стоит немного пожить с автомобилем, и станет ясно – его доброжелательность все же весомей.


Высокий уровень оснащения, хорошая плавность хода, отличная управляемость, удобный багажник.

Невыразительные возможности мотора, шум.

стоянному «подкручиванию» мотора до 4500–5000 об/мин.

ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ

Чем свободнее становятся дороги, тем интереснее и доброжелательнее автомобиль. Даже мотор, словно открыв второе дыхание, вдруг ожил, легко переводя стрелочку спидометра за разрешенные на обычных дорогах отметки. Оказывается, двигателю просто не хватало простора, мешал «рваный» ритм города! Открылась перспектива, равномернее стало движение, и запел, родименький, как положено. Теперь-то уж никто не пытается помериться с «Субару» силой, ведь под колесами каша из снега, воды и химикатов. Скользко! «Импреза», оказавшись в родной стихии, знай себе «утюжит» трассу, ни на секунду не вызывая сомнения в своей цепкости. Машина определенно настроена именно на такую, сложную дорогу.

Бюджетная «Импреза» отлично управляется, чутко, с огоньком реагируя на команды водителя. Незыблемая, уравновешенная на скоростной прямой, она так и провоцирует похулиганить в быстрых виражах. Увлекшись, забываешь былые претензии, настолько понятными, «прозрачными» становятся ощущения автомобиля.

А ведь универсал еще и достаточно комфортен. Нет, речь не о препятствиях для многочисленных и разнообразных звуков – они-то без особых проблем проникают в автосалон, становясь частью своеобразной ауры этой модели. А вот подвески «Импрезы» действительно хорошо справляются с сюрпризами наших дорог, не утомляя при этом излишней «спортивностью» или, наоборот, раскачкой кузова.

СЕЗОННЫЙ РАБОЧИЙ

Удивительно легкое ощущение осталось от знакомства с «Импрезой 1,5R». Может быть потому, что ее недостатки очень легко обратить в достоинства. Надо только использовать их правильно, «по сезону». А может, причина в логичном и понятном полном приводе? Он обеспечивает чувство автомобиля, которое нельзя «омрачить» даже скромными возможностями мотора! Ведь полноприводный «Субару» со своей механической, лишенной всякой «чересчур умной» электроники трансмиссией, наверное, последний из могикан в мире автоматически подключаемых колес и других экономически выгодных конструкций. Думаю, шансы завоевать симпатии нашего потребителя есть и у этой, самой скромной версии «Импрезы». Ведь она, как принято в «японских домах», хорошо оснащена, да и цены вполне доступные. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



SUZUKI SX4
$21 300–22 400

Конструктивная новизна, задорные формы и бойкий характер 1,6-литрового бензинового мотора наверняка вызывают интерес у поклонников полного привода. Жаль только, что последний, в отличие от схемы «Субару», лишь автоматически подключаемый.
ЗР, 2006, № 10



SKODA OCTAVIA TOUR COMBI
$15 990–22 690

По модельному возрасту они с «Импрезой» долгожительницы, а с потребительской точки зрения «Октавия Тур» даже разностороннее: два типа кузова, широкий набор бензиновых моторов (1,4–1,8 л), механическая или автоматическая коробка передач… Не хватает лишь полного привода. Вернее, он есть, но для новой «Октавии» и совсем за иные деньги.



Кочевой многоборец

«Мы больше не хотим быть «инкубаторскими...» – с новой философией японской компании знакомился Сергей Воскресенский. Фото автора и фирмы «Ниссан».

Далеко-далеко, за горами Загрос на юго-западе Ирана живет племя кочевников, именующих себя кэшкай. Полагаю, хранители тамошних традиций даже в самых ярких снах вряд ли могли представить, что ничего не значащее для непосвященного человека название вдохновит дизайнеров фирмы «Ниссан». Да как! Проникнувшись духом неприкаянности и бродяжничества, создавали не просто автомобиль, а целую философию, смело, отчасти даже безрассудно выходя за общепринятые рамки. Расположив «Ниссан-Кэшкай» между «паркетниками» и привычными машинами гольф-класса, специалисты фирмы не скупились на эмоции.

«Мостик между мирами», «городской бродяга», «креативная экспрессия» – так



выражались маркетологи. «Мускулистая внешность, поджарый силуэт, атлетичный облик…» – вторили стилисты. Более приземленные компоновщики отметили компактные для «паркетника» размеры, удобный и вместительный салон, отличную маневренность и сбалансированные ездовые возможности. В конкурентах числят, с одной стороны, «Фольксваген-Гольф», «Рено-Меган» и «Форд-Фокус», а с другой – «Тойоту-RAV4» и «Хонду CR-V». Что же за «многоборец» прячется между ними?

SUV, НО КОМПАКТ

Именно так, пожалуй, следует обозначить «Кэшкай» в автомобильной табели о рангах. По крайней мере, отнюдь не маленькую машину не хочется сравнивать с гольф-одноклассниками. В плавных лини-

В топ-версиях «Кэшкай» секции передней панели окрашены в разные цвета: черный перед водителем и коричневый перед пассажиром.



Колесико управления системой полного привода «All-Mode 4x4»: 2WD, Auto и Lock. В последнем варианте крутящий момент жестко распределяется между передней и задней осями в отношении 57:43.

Вряд ли модная стеклянная крыша придется по вкусу рослым пассажирам: под ней низковато.

ях кузова взгляд скорее выделит знакомые обводы и характерные черты «Мурано» или иных популярных «паркетников»: внушительные арки колес, мощные бамперы, небольшие свесы кузова и весьма солидный для «городского бродяги» 200-миллиметровый дорожный просвет. Надо отдать должное стилистам, «Кэшкай» действительно выглядит энергичным.

Стоит оказаться внутри, акценты заметно меняются. Кожа, добротные пластики, удобные сиденья, органы управления, продуманные и довольно необычные функции раздельной климатической установки, даже модная стеклянная крыша… Практично, комфортно, рассчитанно – и все-таки что-то не так. Только хорошенько осмотревшись, понимаешь – внутри «Кэшкай» компактнее, чем кажется снаружи. Например, ребро от шторки стеклянной крыши вплотную нависает над головой. Конечно, это опция, откажешься от нее – станет свободней. Но останутся могучая арка заднего колеса и широченный (наверняка дань пассивной безопасности) порог, которые затрудняют вход. Почувствовав это, сдвигаю точку отсчета в направлении гольф-класса: пожалуй, тот же «Гольф» сзади просторнее, да и сравнение салона с другими легковыми одноклассниками выглядит вполне корректным. Такой вот многоликий «кочевник» получается.

CVT – АЛЬТЕРНАТИВА «АВТОМАТУ»

«Ниссан» уже несколько лет вовсю применяет вариатор (CVT – Continuously Variable Transmission), например, на «Мурано» или «Примере». Теперь CVT, за исключением 1,6-литровой версии, вооружают и «Кэшкай». В сравнении с «автоматом» преимущества вариатора – экономичность, более комфортный (без рывков) разгон автомобиля. Потери энергии в трансмиссии также меньше, что обеспечивает лучшую динамику.



БАЛАНС ИСКУССТВЕННЫХ СИЛ

Выбор модификаций невелик: двухлитровый бензиновый мотор, передний привод или полный с системой «All-Mode 4x4», а также новейший турбодизель «Рено», который «по традиции» в Россию поставлять не планируется. Будем знакомиться с «Кэшкаем» поэтапно: сначала двигатель и все остальное, затем, на сладкое, полный привод с подключаемой задней осью.

Пока мы сдержанны в общении. Я – потому что внимательно присматриваюсь, принюхиваюсь, прислушиваюсь к происходящему, ну а он, автомобиль, – поскольку основательно зажат евронормами. Хотя уже очевидно: к этому «хорошисту» особенно не придерешься. Разве что обзорность основательно подпорчена массивными передними стойками кузова и низким внутренним зеркалом.

В стремлении быть особенным автомобиль вновь оказался на промежуточной позиции. При малейшей возможности «Кэшкай» не упускает случая подчеркнуть некоторое превосходство над более крупными конкурентами. Дескать, я не такой,

Багажное отделение достаточно практично, под фальшполом предусмотрено размещение полноразмерной запаски.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	NISSAN QASHQAI 1,6 2WD	2,0 2WD	2,0 4WD
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4315		
ширина	1780		
высота	1615		
база	2630		
колея спереди	1540		
сзади	1550		
Объем багажника, л	410/1513		
Радиус поворота, м	5,3		
Снаряженная масса, кг	1297–1392	1356–1437	1378–1459
Полная масса, кг	1960		
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,0	10,1	10,7
Макс. скорость, км/ч	175	192	180
Топливо	АИ-95		
Запас топлива, л	65		
Расход топлива, л/100 км:			
загородный цикл	5,7	6,8	6,5
городской цикл	8,4	10,8	10,4
смешанный цикл	6,7	8,2	8,0
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация	P4		
Число клапанов	16		
Рабочий объем, см³	1598	1997	
Степень сжатия	10,7	10,2	
Мощность, кВт/л.с.	84/115	104/141	
при об/мин	6000		
Крутящий момент, Н·м	156	196	
при об/мин	4400	4800	
Трансмиссия			
Тип	передне-приводная		полно-приводная
Коробка передач	M5	M6	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»		
сзади	независимая многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза:			
спереди	дисковые вентилируемые		
сзади	дисковые		
Шины	215/65R16, 215/60R17		

NISSAN QASHQAI – не только интересная и довольно удачная попытка создания очередной ниши в борьбе за нестандартного, ищущего новизны потребителя, но и поиск «золотой середины» в концепции городского автомобиля.

как они, по возможностям больше похож на легковые машины. Оцени, насколько у меня точнее и информативнее руль, тише двигатель, комфортнее подвески, чувствительнее тормоза. И хотя на автобане «Кэшкай» почти убеждает в целостности характера, чувствуется некая искусственность, недосказанность. И дело не столько в моторе, которому немножко не хватает экспрессии – он свою работу выполняет, пусть и не очень ярко, зато с удобной «резиновой» тяговитостью.

Нет, в отлаженной системе, скорее, «фальшивит» электрический усилитель руля: с ростом скорости он нагружает баранку, но обратная связь весьма приблизительно соответствует реальному положению вещей. Попав на крупные колдобины, комфортные подвески становятся довольно тряскими и шумными… Это мешает автомобилю быть до конца «прозрачным», понятным, особенно для активного водителя.

НЕ БЕЗДОРОЖЬЯ РАДИ

Полный привод, передний… Для поклонников «паркетных» вседорожников выбор очевиден. Чувствуется, что в душе и «Кэшкай» однозначно солидарен с ними, несмотря на наличие моноприводных версий. Автомобиль, вооруженный трансмиссией «All-Mode 4x4», на горных серпантинах заметно интереснее в управлении. Переднеприводный был просто добротен, но стоило чуть повысить темп, вываливался наружу поворота, забывая о почти легковой точности управления.

Наличие еще одной, пусть и подключаемой электроникой ведущей оси не только прибавило уверенности в быстрых виражах. При езде «на грани» управлять машиной действительно проще. Она великодушно прощает ошибки, позволяет активнее пользоваться тягой. Едет «Кэшкай» все равно «по-переднеприводному», при этом ведет себя всегда надежно.

Весной «Ниссан-Кэшкай» появится в России. Уже в нынешнем году рассчитывают продать не менее 10 000 автомобилей, из которых 35–40% полноприводных. Оно и понятно – где, как не у нас, наилучшим образом приживется… даже не автомобиль, а целая философия, рассчитанная на «городских кочевников». Цены двойственны, как и сама машина: у «Ниссана-Кэшкай» с передним приводом они ближе к легковым аналогам: от 21 900 до 32 000 долларов. Ну а версия с полным приводом тяготеет к «паркетникам»: $26 800–34 300. И в этом смысле автомобиль – многоборец... □



Сатурн почти не виден

«Сатурн-Астра» в конце этого года придет в США на смену «Сатурну-Йон». Европейский близнец известен как «Опель-Астра». С букетом знакомился Анатолий Фомин. Фото автора и «Дженерал моторс».

Что вы знаете о марке «Сатурн»? Вряд ли много. Недорогие американские авто концерна «Дженерал моторс» в России в объявлениях о продаже встречаются реже, чем эксклюзивные «бентли». Среднего размера «Сатурн-Йон» в Америке продается неважно. Он порядком устарел, да и своеобразная внешность не прибавляет поклонников. Наследник «Йона» на заокеанском рынке – «Сатурн-Астра», по существу – двойник «Опеля-Астра» с рядом новшеств, которые ждут и европейскую модель.

ВПЕЧАТЛЕНИЯ И ЭКОНОМИЯ

Если хотите получить об Америке худшие впечатления – отправляйтесь в Детройт зимой. За лучшими надо ехать в Калифорнию. Все те же бесконечные пляжи и серфингисты (правда, в гидрокостюмах), небо безоблачно, солнце – с утра до вечера. Не хватает лишь цветов... Впрочем, есть четыре сорта «астр»: купе-кабриолет, трех- и пятидверный хэтчбеки, универсал.

Рестайлинг «Астры» не назвать радикальным, но все же ее облик заметно посвежел. Новые фары, широкая хромированная полоса декоративной решетки, бампер с «бровями» над противотуманками, стилистически продолжающий линии капота, «объемные» задние фонари на пятидверном хэтчбеке – дежурный набор. Есть и кое-что поинтереснее.

Стеклянные крыши сейчас в моде. Если проработать такой вариант при конструировании, заменить металл большим куском тонированного триплекса не столь сложно. Но поперечные силовые элементы никуда не денутся, а потому рамка ветрового стекла станет естественной перемычкой между ветровым и крышей – панорамного обзора не получится.

«Опель-Астра GTC» – настоящая маленькая революция: от капота до средней стойки кузо-



ва – одно панорамное стекло! Никаких перемычек, сверху только небо! Тем, кому неуютно в салоне-аквариуме, такой вариант ни к чему, но впечатления от поездки ничуть не хуже, чем в открытой машине, при полном комфорте закрытого кузова. Если солнце светит слишком ярко, верхнюю часть крыши можно затенить шторкой.

Кстати, о новинках внутри. Здесь больше мягкого пластика и хромированных окантовок, в самой дорогой комплектации «Космо» деревянные элементы отделки со шпоном «зебрано» покрыты рояльным лаком. Прежде такое было привилегией гораздо более престижных автомобилей.

Под капотом сплошной «даунсайзинг» – этим английским словом обозначили тенденцию к уменьшению рабочего объема моторов при сохранении характеристик. Диапазон широк: семь бензиновых от 1,4 л, 80 л.с. до 2 л, 240 л.с. с турбонаддувом. Дизельные, разумеется, тоже наддувные: от 1,3 л, 90 л.с. до 1,9 л, 150 л.с. Часть моторов осталась с начала жизни машины, некоторые – новые. Бензиновый 1,6 л, 115 л.с. освободился от «лишних» заслонок Twinport во впускном трубопроводе, получил регулируемые фазы для обоих распредвалов и переменный впускной трубопровод. Двигатель весит всего 114 кг и расходует в среднем 6,3 л/100 км по европейскому циклу.

Изюминка ряда – мотор объемом 1,6 л, 180 л.с. с турбонаддувом, идущий на смену 2-литровому 170-сильному. Заявленные характеристики с учетом небольшого объема впечатляют: 230 Н·м в диапазоне 1980–5500 об/мин.

ТЫСЯЧА ШЕСТЬСОТ ТУРБО

Самое главное – не запутаться в легенде. А тут еще посреди дороги лежит горящий фальшвеер! Оказывается, так в Америке полиция обозначает остановленные машины. Похоже, у водителя видавшего виды кемпера большие проблемы. У меня – маленькая: кемпер перегородил выезд на нужную улицу.

Как двигатель? Да ничего особенного! Тянет ровненько, особой прыти не проявляет. А вот на хайвэе его характер раскрылся: маленький моторчик надо «крутить», и тогда встроиться в плотный поток удастся без особых усилий. Водители в Калифорнии к скоростным ограничениям относятся

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
OPEL ASTRA GTC 1,6 TURBO

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4290
ширина	1804
высота	1435
база	2614
колея спереди/сзади	1488/1488
Объем багажника, л	340/700
Снаряженная масса, кг	1230
Полная масса, кг	1685
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,3
Макс. скорость, км/ч	221
Топливо/запас топлива, л	АИ-98/52
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,2
городской цикл	10,3
смешанный цикл	7,7

Двигатель: бензиновый, с турбонаддувом, Р4, 16 клапанов, 1598 см^3, 132 кВт/180 л.с. при 5500 об/мин, 230 Н·м при 1980–5500 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М6

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 225/40R18

Универсал «Опель-Астра» с новым двигателем 1,6 л сочетает неплохую экономичность с динамикой 2,5-литровой машины.

с уважением, но без педантичности. Шестая передача, 120 км/ч, рядом огромный пикап, на горизонте – плавный, но крутой подъем. Многолитровый монстр откровенно вянет, мой «Опель» почти не теряет скорости. А я уже приготовился включать четвертую… Кстати, если требуется особо интенсивное ускорение, у турбомоторчика есть режим «овербуст», повышающий на 5 секунд давление наддува. Соответственно, крутящий момент вырастает с 230 до 266 Н·м. Получается, тянет, как дизель, а крутится за 6000! В общем, если обороты выше 2000, можно ехать на любой передаче. Ниже – без резкого провала, едет, как обычный современный «атмосферник». А где же «подхват»? Не нашел: с ростом оборотов мотор просто тянет сильнее…

Универсал оказался, как я и предполагал, послушным и комфортным. Шестнадцатидюймовые шины, может, чересчур шумят, но держат цепко. Швы на покрытии не донимают, и за поворотом баранки автомобиль следует без задержки, а вот реактивное действие слабовато.

Дорога пошла в горы, знаки стали строже. Даже останавливаться запрещено: в нескольких милях граница с Мексикой, которую периодически штурмуют нелегалы. Плавные виражи словно созданы для оценки рулевого управления, но добраться до серьезных режимов в рамках правил – никак. Остается наслаждаться другими гонками – максимум средней скорости при минимуме расхода. Эх, кто только придумал такой интерфейс борткомпьютеру? Пока разберешься, что и где...

1,8 КВАДРАТНОГО МЕТРА ВЕТРОВОГО СТЕКЛА

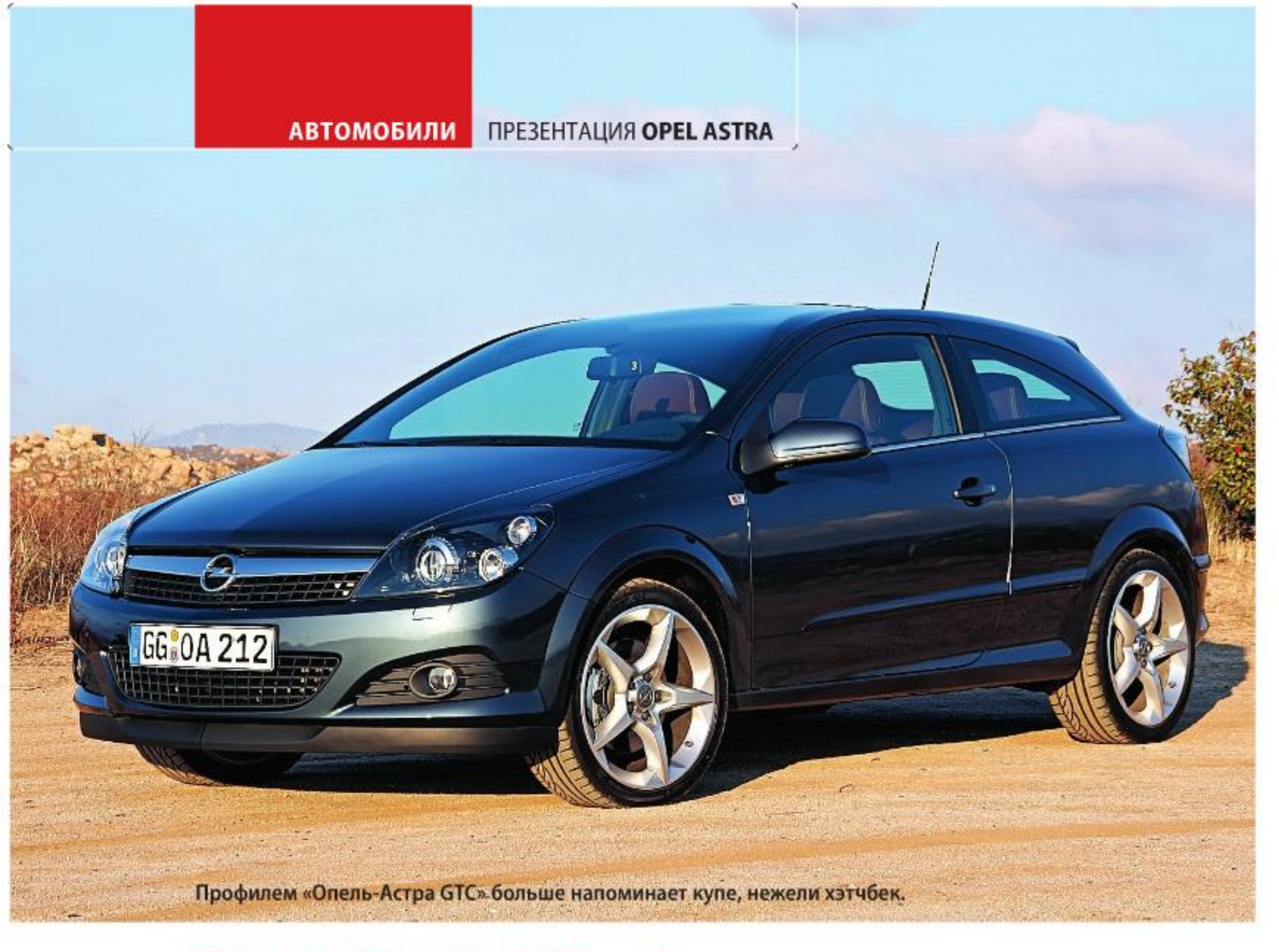
«Опель-Астра GTC» – его ветровое стекло, заходящее на



Даже в скромной комплектации салон выглядит достойно. Немаловажно, что тактильные впечатления не хуже.



Панорамная крыша, вид изнутри. Казалось бы, зачем в автомобиле такой роскошный обзор? Но как он меняет восприятие дороги!



Профилем «Опель-Астра GTC» больше напоминает купе, нежели хэтчбек.

OPEL ASTRA 1,6 TURBO – образец нового подхода к моторам, да и к автомобилям. Ездить быстро, но плавно; вперед, к «экологически ответственному вождению» – звучит вовсе не скучно!

крышу, гораздо больше впечатляет изнутри, чем снаружи. Представьте, что над головой только небо и неизвестно как приклеенное к нему зеркало. С непривычки так и хочется побыстрее задвинуть шторку на потолке и вернуться к стандартной обзорности. Но для настоящего впечатления надо попробовать привыкнуть.

В колесных нишах теснятся 18-дюймовые низкопрофильные шины, в салоне спортивные сиденья с кожаной обивкой, белые шкалы приборов. Под капотом тот же 1,6-литровый с турбонаддувом, а вот впечатления совсем иные. Очевидно, разница между трехдверным GTC и пятидверным универсалом, который уже опробовал, не только в шинах, но и в настройках подвески. В качестве опции предлагают систему IDSPlus с регулируемым демпфированием. В отличие от большинства подобных устройств, она предлагает не фиксированные настройки, а автоматическое регулирование в зависимости от условий движения. Общее впечатление – комфортом пришлось пожертвовать ради более уверенного прохождения поворотов, основной минус – подробное копирование профиля дороги. Мелкие неровности подвеска переваривает вполне успешно.

В результате ощущения от уже пройденной ранее дороги стали заметно острее, и даже характер мотора кажется другим. Теперь его хочется выкручивать до ограничителя, вместо того чтобы наслаждаться широтой рабочего диапазона.

Финиш и вечер – сегодня синонимы. Конечно, Палм-Спрингс не Лас-Вегас, уличная иллюминация здесь намного скромнее. Но пускай за рулем и не отвлечешься, окрестные виды через прозрачную крышу даже для водителя необычны – что уж говорить о пассажирах! Прозрачная крыша – отличная альтернатива складной. Может, не слишком оправданная в России – уж чересчур много на наших дорогах камней и грязи. Впрочем, стоит задуматься... Хотя бы о том, сколько стоит такое стекло... □


Новый стиль «Опеля» в задних фонарях распространяется и на пятидверный хэтчбек. «Трехмерные» рассеиватели и матированное стекло отличают его от одноклассников.

МЕНЬШЕ, МОЩНЕЕ, ЭКОНОМИЧНЕЕ

Бензиновый мотор нового поколения – рекордсмен в классе 1,6 л. Агрегат с турбонаддувом развивает 180 л.с. и 230 Н·м при массе всего 133 кг. Расход топлива на 13% ниже, чем у двухлитрового 170-сильного предшественника. Крошечный турбокомпрессор развивает до 200 000 об/мин, обеспечивая практически безынерционную работу, а регулируемые фазы газораспределения предельно расширяют рабочий диапазон. Мотор оснащен впрыском в коллектор, а потому не слишком привередлив к топливу.



Второй интернационал

Самый маленький отечественный автомобиль сегодня звучит по-новому. Трехцилиндровый оркестр под капотом слушал Сергей Мишин. Фото автора.

«Оку» в свое время строили всем миром: ВАЗ делал силовые агрегаты, КамАЗ – кузова, а СеАЗ – управление для инвалидных версий.

Почти с самого рождения машины разработчики не оставляли попыток заменить двухцилиндровый мотор объемом 650, а позже 750 «кубиков» каким-нибудь другим – помощнее, и чтобы не стрекотал как послевоенная «инвалидка». В числе претендентов были оригинальный трехцилиндровый двигатель, созданный ВАЗом (он так и не пошел в серию), самый маленький из «восьмерочного» семейства – ВАЗ-21081 (1100 см^3) и даже мотор от «Таврии». Но выиграл тендер трехцилиндровый импортный.

ЦИЛИНДР ВМЕСТО ЗАПАСКИ

С новым двигателем «Ока» стала по-настоящему интернациональной. Между СеАЗом и китайским «Тянь Цзинь» (Tian Jin FAW) подписан контракт на поставку силовых агрегатов. Это впрысковый трехцилиндровый мотор рабочим объемом 0,993 л (Евро II) с пятиступенчатой коробкой передач. Когда-то этот двигатель японцы ставили на «Тойоту».

Начиная с марта, «Ока» с «китайцем» под капотом (индекс СеАЗ-11116) заменила на конвейере двухцилиндровую предшественницу СеАЗ-11113. Контрактом предусмотрена поставка 20 тысяч силовых агрегатов в 2007 году.

Новый мотор легко вписался под капот малышки, но не оставил места запасному колесу. Впрочем, производители «Оки» решили «переставить» ее на 13-дюймовые колеса, а такая запаска и с прежним мотором под капот не помещалась. Пришлось ей перебраться в багажник, уменьшив и без того скромненький объем отсека.



СЕАЗ-11116



Ныне «Оку» выпускает только СеАЗ. До конца 2007 года там планируют собрать 20 тысяч автомобилей новой модификации – с китайским двигателем.

- **Двигатель:** бензиновый, 0,993 л (53 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Цена:** 132–150 тыс. руб. ($5000–5700).





Рычажок откидывания спинки нащупать не так-то просто.

Запаска расположена нетрадиционно, но вполне удобно.



Новая панель придала интерьеру вполне современный вид.

Кроме трехцилиндрового мотора, машина получила новую светотехнику («Хелла»), бамперы и облицовку радиатора, окрашенные в цвет кузова, и даже атермальные стекла. Новшество в салоне – панель приборов с комбинацией на основе «десятой».

КОСМЕТИЧЕСКИЙ РЕМОНТ

В новой панели приборов, как и прежде, вместо закрытого «перчаточника» – открытая полка. В центре панели – часы, а по краям дефлекторы боковых стекол, стилизованные под решетки динамиков. Сверху – четыре щели для обдува ветрового стекла. Кстати, работают весьма эффективно – стекла сохнут равномерно и быстро.

Все кнопки и клавиши, конечно, от вазовских моделей. Комбинацию приборов «Лады-110» встроили в панель не совсем удачно – контрольную лампу наружного освещения перекрывает накладка панели приборов. Лампа «проверь двигатель», что в левой части панели, – декоративная. Рабочая – та, что встроена в комбинацию.

Обивки дверей и сидений теперь из благородной ткани.





Просчет компоновки: вынуть пробку мешает шланг вентиляции картера.

Силовой агрегат «Тойоты» будто создан для «Оки».



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
СеАЗ-11116

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	3200
ширина	1420
высота	1400
база	2180
колея спереди/сзади	1232/1220
Снаряженная масса, кг	665
Полная масса, кг	1005
Время разгона 0-100 км/ч, с	18
Максимальная скорость, км/ч	150
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/30
Расход топлива, л/100 км:	
при 90 км/ч	4,0
при 120 км/ч	6,5
городской цикл	5,5

Двигатель: бензиновый, Р3, 6 клапанов, 0,993 л, 39 кВт/53 л.с. при 6000 об/мин, 77 Н·м при 3200 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая поперечная балка; рулевое управление – реечное; тормоза передние – дисковые вентилируемые, задние – барабанные; шины 155/70R13

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



ВАЗ-21053
140 000 руб. ($5350)
Как ни прикидывай, а старая добрая «классика» ВАЗа по цене «Оки», пусть даже с японо-китайским мотором, – вариант для россиянина более предпочтительный.
ЗР, 2006, № 1



VESPA
$5200
Из других транспортных средств за эти деньги найдете очень хороший... импортный скутер с объемом двигателя около 125 см^3 – например, «Веспа», «Пьяджо» и др.

«ОКУ» с трехцилиндровым двигателем, возможно, ждет неплохой спрос и перспектива продержаться на рынке еще какое-то время.

 Существенно возросшие динамические качества, эффективные отопитель и обдув стекол.

 Повышенная вибрация двигателя на холостом ходу, маленький багажник.

Все хорошо, красиво, но карманов на дверях нет. Сиденья очень удобны, наклон спинок регулируется вращающимися рукоятками, но откидывать спинку водительского кресла не очень удобно – блокирующий ее рычажок расположен очень близко к порогу. Наружные зеркала по современным меркам маловаты.

ТРЕТИЙ – НЕ ЛИШНИЙ!

Машина получилась очень динамичной и, что особенно понравилось, стала менее чувствительной к загрузке: хоть один человек в салоне, хоть четыре – разгоняется одинаково легко. Пятая передача, судя по ездовым ощущениям, экономичная. Ее целесообразно включать после 100 км/ч.

Двигатель в движении гораздо приятнее «родного», не издает характерного «оковского» фырканья. Педаль сцепления – невесомая, впору ставить под нее пружину, чтобы лучше чувствовать. Переключение передач очень приятное – короткие ходы рычага, четкие и безошибочные включения. Ряд передаточных чисел тоже хорош – видимо, наша «Ока» оказалась очень близка к той машине, для которой создавали эту коробку. Попадание – сто процентов!

Останавливаюсь у светофора, двигатель – на холостых оборотах, и тут машина... начинает дрожать. Серпуховцы объясняют этот недостаток «старыми» опорами силового агрегата. Заверяют, что доводочные работы по новым близки к завершению: они будут способны гасить вибрацию двигателя на всех режимах работы.

Тормоза, оснащенные вакуумным усилителем от ВАЗ-2110, стали более четкими и цепкими. Поэтому никакого диссонанса между возросшей динамикой и тормозами нет.

Жаль, не смогли как следует оценить поведение машины в экстремальных режимах. Для этого нужен сухой теплый асфальт, а не февральские морозы со снегом. Что ж, дождемся лета. Зато проверили работу отопителя. У прежнего двигателя не хватало тепловыделения, чтобы прогреть салон, когда на дворе 20 градусов мороза, – приходилось уплотнять все щели моторного отсека. А здесь тепло, хотя за бортом минус 25.

Что ж, несмотря на мелкие недочеты интерьера, модернизированная машина оставляет приятное впечатление. □

Вступление в юность

Именно с автомобиля класса В начала возрождаться одна из старейших фирм мира «Шкода», войдя в концерн «Фольксваген». Новую модель этой размерности оценивает Максим Сачков. Фото автора.



В середине 1990-х появилась «Фелиция», с которой «Шкода» вступила в новую жизнь. И хотя модель в определенной мере была революционной для фирмы, многие относились к ней пренебрежительно, как к автомобилю второго сорта. Словно не замечая этого, ребенок, переболев немногочисленными детскими болезнями, шагнул на следующую ступень развития. «Фабия» уже конкурировала на равных с именитыми моделями. Детство и отрочество – позади, наступила юность. Имя ей... вновь – «Фабия».

ВЫШЛА ЛИЦОМ

Хорошо, что дизайнеры не стали придерживаться строгого делового стиля, присущего более состоятельным родственникам по концерну. Предшественница, по-моему, хотела казаться чересчур важной, оттого и проигрывала одноклассникам в номинации «встречают по одежке». Небольшой автомобиль должен привлекать яркими цветами и броской, пусть даже неоднозначной внешностью. Дизайнеры новой «Фабии» достойно справились с задачей.

«Крышей очень похожа на «Мини», – сказал кто-то из коллег. «Нет, напоминает «Сузуки-Свифт», – возразил другой. Вполне очевидно сходство с «Румстером»... Как люди, имеющие общие черты, порой близнецами вовсе не являются, так и «Фабия» обладает весьма оригинальной внешностью; мне такая симпатична.

Машина не только стала привлекательнее, но и выросла, прибавив в длину 22 мм, а в высоту – 47. При этом лишний вес не набрала. Базовая модель с двигателем 1,2 л даже легче на 5 кг. А взвалить на себя машинка готова нелегкую ношу: 515 кг – один из лучших (если не рекордный) показателей в классе.

Как и следовало ожидать, прибавка в высоте и длине отразилась на размерах салона. Кроме того, водитель и передний пассажир сидят на 30 мм выше, чем в предшественнице. Поэтому попадать в «Фабию» проще, да и обзор с водительского места лучше. Кстати, огибать взгля-



При такой интересной внешности от интерьера тоже ждешь чего-нибудь эдакого. Но, попадая внутрь, разочаровываешься. Видимо, на салон смелости у дизайнеров не хватило.

Между передними сиденьями – подлокотник с тайничком. Правда, таким удобством наделены лишь владельцы дорогих версий.

В середине приборного щитка – дисплей бортового компьютера. Он подскажет водителю мгновенный и средний расход топлива, скорость и время в пути, а также укажет, какая дверь не закрыта.





В богатых комплектациях на центральной консоли расположены управление климат-контролем, дисплей навигации и аудиосистемы.

дом стойку в левых поворотах не приходится. Из поля зрения больших зеркал (и равновеликих, в отличие от старой модели, где правое было почти вполовину меньше) вряд ли кому-то удастся ускользнуть незамеченным.

Не ожидал, что на заднем сиденье комфортно усядется даже высокий пассажир, а при моих далеко не выдающихся габаритах между спинкой и коленками со свистом пролетит не журнал «За рулем», а толстенный том «Войны и мира».

ВСЕ, ЧТО ПО СЕРДЦУ

У «Фабии» длинющий ряд моторов, данные которых не уместились в таблице. Мощность трехцилиндровых бензиновых двигателей объемом 1,2 л в 6- и 12-клапанном вариантах подняли соответственно до 44 кВт/60 л.с. и 51 кВт/69 л.с. Мне же досталась «Фабия» с 1,4-литровым агрегатом.

Идеальный мотор, если большую часть времени передвигаетесь в одиночку или вдвоем: приятно подхватывает с низких оборотов, весело раскручивается и аппетит вполне скромный. Но лишь только извилистая дорожка стала забирать в гору, сказа-

ОДНАЖДЫ В РОССИИ

«Фабия» с кузовом хэтчбек появится у российских дилеров уже в апреле. Универсалы обещают к ноябрю, а когда стартует седан, пока не известно. Намекают, что новые машины будут не намного дороже предшественников. В самой простой версии «Классик» – фронтальные и боковые подушки, ABS, противоугонная система, электрогидроусилитель руля и колонка с двумя регулировками. Комплектация «Амбьент» дополнена парой электростеклоподъемников, «разрезанным» задним сиденьем (40:60), бортовым компьютером, аудиоподготовкой. В «Спорте» появляются регулируемое по высоте водительское кресло, тонированные стекла, противотуманные фары. В топовой комплектации «Элеганс» – электрозеркала с подогревом, климат-контроль, подлокотник между передними сиденьями, центральный замок с дистанционным управлением, литые диски.





Багажное отделение может похвастать не только завидным объемом, но и полезными мелочами, например оригинальной корзинкой.



У задних пассажиров «Фабии» действительно много свободного места.

лась нехватка «кубиков» и «лошадок». Приходится часто действовать рычагом и глубже вдавливать педаль акселератора.

Очень хочется попробовать дизели, ведь их также планируют поставлять к нам: два мотора объемом 1,4 л мощностью 51 и 59 кВт (69 и 80 л.с.) и 1,9-литровый агрегат (77 кВт/105 л.с.). Услышав тарахтение, усаживаюсь в «Фабию» с шильдиком TDI. Теперь каждое воспламенение от сжатия чувствует рука, которая легла на пульсирующий рычаг коробки. Вот они, недостатки трехцилиндрового двигателя объемом 1,4 л. Что ж, посмотрим, перекроют ли их ходовые качества?



Этикетка на лючке бензобака подтверждает, что новая «Фабия» не очень-то разборчива в «еде». Для России это благо.



В распоряжении водителя и переднего пассажира два вещевых ящика. Нижнее отделение удобно для охлаждения напитков.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	SKODA FABIA 1,2 12V HTP	1,4 16V	1,6 16V	1,4 TDI	1,9 TDI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	3992				
ширина	1642				
высота	1498				
база	2462				
колея спереди	1420				
сзади	1410				
Радиус поворота, м	5,0				
Объем багажника (VDA), л	300/1163				
Снаряжен. масса, кг	1040	1060	1115	1130	1170
Полная масса, кг	1555	1575	1630	1645	1685
Время разгона 0-100 км/ч, с	14,9	12,3	11,5	13,2	10,8
Макс. скорость, км/ч	163	174	185	172	190
Топливо	АИ-92–95			ДТ	
Запас топлива, л	45				
Расход топлива, л/100 км:					
городской цикл	7,7	8,6	10,2	5,7	6,4
загородный цикл	4,9	5,3	6,1	4,0	4,1
смешанный цикл	5,9	6,5	7,6	4,6	4,9
Двигатель					
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация	Р3	Р4		Р3	Р4
Число клапанов	12	16		6	8
Рабочий объем, см^3	1198	1390	1598	1422	1896
Степень сжатия	10,5			19,5	19,0
Мощность, кВт/л.с.	51/69	63/86	77/105	59/80	77/105
при об/мин	5400	5000	5600	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	112	132	153	195	240
при об/мин	3000	3800	3800	2200	1800
Трансмиссия					
Тип	переднеприводная				
Коробка передач	М5		А6	М5	
Ходовая часть					
Подвеска:					
спереди	типа «Мак-Ферсон»				
сзади	упругая поперечная балка				
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем				
Тормоза:					
передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	165/70R14			195/55R15	

Тракторной тяги от современных дизелей (тем более такого объема) ждать столь же бесполезно, как морозов в Португалии, где проходила презентация. Однако трогаться приятно: лишь слегка помог газом, и мотор, грозно порыкивая, старательно потащил «Фабию». Чуть раньше 2000 об/мин стрелка тахометра начинает заметно ускоряться – в дизеле просыпаются «наддутые силы». Причем хватает их практически до ограничителя на 4500 об/мин. На этой машине можно комфортно передвигаться, не хватаясь то и дело за рычаг коробки передач, но желающим покрутить дизель неплохо бы прихватить с собой беруши.

НАВСТРЕЧУ ОКЕАНУ

Быть в Португалии и не выпить настоящего портвейна – досадно. Впрочем, как и



SKODA FABIA – хороша лицом, неплохо воспитана, выдержанна и совсем не скучна.

не взглянуть на Атлантику. «Фабия» мешает осуществить первое желание, зато охотно поможет второму. По пути и познакомимся поближе.

Вот они, немецкие гены. Машина уверенно стоит на дороге, не пасует перед поворотами, охотно слушаясь руля, внушает уверенность цепкими и послушными тормозами. Кстати, ABS – обязательный атрибут любой комплектации. Кроме того, в электронном наборе противобуксовочная система ASR и программа курсовой стабилизации ESP (с мотором 1,6 л – стандартная комплектация). За дополнительную плату предлагают контроль давления в шинах и адаптивные фары, следующие за поворотом руля. Хороший набор, не правда ли?

Негромко поющую магнитолу начинает перебивать голос двигателя. С ростом скорости к нему присоединяется пение шин. Похоже, «Фабия» скупа на шумоизоляцию. Акустический комфорт нарушают и воздушные потоки, которые уже после 90 км/ч ощутимо «шуршат» по кузову.

Дороги в Португалии по европейским меркам не идеальные. На ровных участках плотная подвеска доставляет удовольствие, а вот стыки и неровности не проходят незамеченными. Правда, российских владельцев эта проблема, вероятно, не коснется. Скорее всего, на наш рынок «фабии» будут поставлять на более мягких и энергоемких подвесках.

Несмотря на пьянящий воздух океана, в голове рождаются вполне трезвые выводы. «Фабия», пожалуй, напоминает молодую даму, которая избавилась от подростковых замашек, приобрела шарм, но в ее глазах по-прежнему сверкают искорки. Обаяние и покладистый характер – солидные козыри в игре с конкурентами. Осталось дождаться ставок: цены на автомобили для нашего рынка пока не назвали... □

Дизайн говорит о продукте все

Это сказал основатель «Браунстиля» Дитер Рамс, который первым использовал прозрачную крышку на проигрывателе пластинок и расположил ручку фена под углом. Новая «Элантра» напомнила эту фразу Михаилу Гзовскому. Фото: Георгий Садков.

Так что же говорит дизайн новой «Элантры»? Характер стал тверже. Да, форма фар и фонарей вызывает ассоциации с некоторыми японскими конкурентами. Но это скорее комплимент, чем упрек. Зато волнообразная выштамповка на боках придает машине моментальную узнаваемость. С лица «Элантра» выглядит сосредоточенной, а сдержанные линии багажника сравнимы с седанами, которые стоят в иерархии ступенью, а то и двумя выше. По первому впечатлению – солидно! И, наверное, дорого…

Захлопнув за собой водительскую дверь, я в который раз задумался над проблемами «вселенского масштаба»: как нам догнать теперь уже не европейцев и японцев, а хотя бы корейцев? Незатейливая комбинация приборов тем не менее не выглядит ни простецкой, ни аляповатой. Передняя панель тоже не впишет новую главу в энциклопедию автодизайна, но сделана с чувством меры и вкуса. Как тут не вспомнить одно из правил Дитера Рамса: «Хороший дизайн последователен, вплоть до мельчайших деталей».

Про сборку корейских машин последних лет сказать решительно нечего. Заусенцы, неровные зазоры? Не дождетесь! Но если бы мне завязали глаза, я все же узнал бы родину «Элантры». По тонкому ободу обтянутого кожей руля; по бесформенным сиденьям без намека на боковую поддержку или по отсутствию зуммера непристегнутых ремней.

Может быть, корейцы вступили в тайный сговор с японцами и намеренно, еще на этапе конструирования, закладывают в машины чуть меньше того, что знают и могут, дабы не создавать чрезмерной конкуренции? Или не взращены еще те, кому принимать окон-

HYUNDAI ELANTRA



С дебюта первого поколения модели прошло 16 лет. Четвертое поступило в продажу в России в конце 2006 года.

- **Двигатели:** бензиновые 1,6 и 2,0 л (122, 143 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** шесть вариантов.
- **Цена:** $17 790–24 890.
- **Тестовый автомобиль:** 1,6 л, автоматическая коробка передач, комплектация CF1022E, $22 290.

Самая яркая во всех смыслах деталь панели – «иллюминатор» климат-контроля.

Сиденья без боковой поддержки явно не рассчитаны на активную езду.

Днем приборы читаются хорошо, но в темноте синяя подсветка утомляет.



чательное решение при доводке? Те, кто, проехав пару километров, зададут несколько вопросов. Например: зачем такая «острая» педаль газа? Легкое прикосновение, и машина рвет с места, как ужаленная. Въехать в гараж с такой настройкой непросто, даже когда под колесами всего лишь мокрый, но незамерзший асфальт.

А что сделали с двигателем? Заглянув в документы, обнаружил, что мотор развивает 122 л.с. Но разгон бодрым не назвать, хотя автоматическая коробка переключается довольно быстро, а переходы на следующую передачу практически незаметны. На подъеме стало очевидно, что 1,6-литровому мотору банально не хватает тяги на низких оборотах. Придушили «экологи»?

Какой тут невесомый руль! Парковаться одно удовольст-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
HYUNDAI ELANTRA

Размеры, мм:

длина	4505
ширина	1775
высота	1480
база	2650
колея спереди/сзади	1543/1541
Объем багажника, л	402
Снаряженная масса, кг	1172
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6
Максимальная скорость, км/ч	190
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/53

■ **Двигатель:** бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1591 см^3, 90 кВт/122 л.с. при 6200 об/мин, 156 Н·м при 4200 об/мин

■ **Трансмиссия:** переднеприводная, А4

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон»», сзади – многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза спереди – дисковые вентилируемые, сзади – дисковые; шины 185/65R15

HYUNDAI ELANTRA – комфортабельный седан без претензий на спортивность отлично подойдет на роль семейной машины. Но за достижения корейского автопрома платить придется немало.

 Просторный салон, низкий уровень шума, плавная работа «автомата», запоминающаяся внешность.

 Низкая чувствительность рулевого управления, довольно высокая цена.

вие, подумал я, покидая стоянку дилера. Признаться, был уверен, что с ростом скорости «отдача» на руле возрастет. Но уже на первом повороте стало ясно: штурвал чрезмерно легкий. О начале скольжения узнаешь только по характерному скрежету шипов по асфальту. Позже провел эксперимент на стоящей заведенной машине: если как следует крутануть руль, то он сделает по инерции еще чуть не целый оборот. Оказывается, так бывает не только в компьютерных «ралли»...

А может, во всем виновата эта серая депрессивная зима? Если подойти к «Элантре» с другим настроением, ожиданиями и требованиями, картина вырисовывается весьма оптимистичная. Современный седан с недурным дизайном, неплохой шумоизоляцией и вполне комфортной подвеской. С приличным багажником, просторным салоном (база выросла по сравнению с предшественницей на 40 мм) и все это за… кстати, сколько просят за автомобиль?

Самая доступная машина с механической коробкой передач и 1,6-литровым мотором стоит от $17 790. Наш экземпляр потянул уже на $22 290, а если вы желаете 2-литровую 143-сильную машину (в единственной комплектации и только с автоматической трансмиссией), готовьте 25 тысяч. Дороговато… как ни крути, а первое впечатление – насчет дизайна и схожести с японскими конкурентами – самое правильное. □

Автомобиль предоставлен фирмой «КАРНЭТ-2000».



На задних местах двое взрослых будут чувствовать себя весьма комфортно.

Багажник объемом 402 л вместителен ровно настолько, насколько того ждешь.

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



MAZDA 3

$17 800–23 300

Одна из самых популярных в России моделей в своем классе. После недавней модернизации интерес к седану и хэтчбеку «Мазда-3» вновь вырос. Модель оснащают 1,6-литровым 105-сильным мотором, а наиболее мощную версию – 2-литровым 150-сильным, сочетаемым лишь с механической коробкой передач.

ЗР, 2006, № 4



CITROEN C4

€14 250–23 900 ($18 380–30 800)

Покупателям предлагают 3- и 5-дверные хэтчбеки с двигателями 1,6 и 2,0 л (110, 143 и 180 л.с.) и двумя типами трансмиссии: 5-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат».

ЗР, 2005, № 10



Спираль истории

Последний «Опель-GT» сошел с конвейера в немецком Бохуме в 1973 году. История развивается по спирали: первые машины «Опель-GT» вновь выходят весной 2007 года. С ними в Калифорнии знакомился Анатолий Фомин. Фото автора и «Дженерал моторс».

С 1968 по 1973 год выпустили 103 464 «Опеля-GT». Изящный спортивный автомобиль был куда популярнее в Америке, чем в Европе, – более 70 тысяч продали в США. Мотор – 1,9-литровый мощностью 90 л.с. – разгонял легкую машину до 185 км/ч и позволял разменять первую сотню за 10,8 с. Невероятно быстро по тем временам, особенно при столь скромном двигателе. Но введенный в 1973 году стандарт США на безопасные бамперы прервал удачную карьеру – приделать их к миниатюрному кузову, не испортив его, было совершенно невозможно. Да и в отношениях с французским производителем кузовов возникли серьезные проблемы…

СЕГОДНЯ, МНОГО ЛЕТ НАЗАД…

Для пробной поездки к нашим услугам заботливо отреставрированный GT 35-летней давности. Какой же он маленький! Крыша по пояс: стоя рядом с машиной, могу запросто дотянуться до верхней части противоположной двери. Любой нынешний «супермини» выглядит гигантом по сравнению с GT. А внутри, между прочим, достаточно места даже для рослых водителей, хотя в плечах и нешироко.

Хорошо, что организаторы не прогревали моторы – пуск холодного двигателя с карбюратором – несложное занятие, если помнить о воздушной заслонке. Пока двигатель прогревается, сижу внутри – ручник в раритете что-то не держит… Сумку за сиденье, первую передачу, и… поехали!

Громкий рокот мотора, тугая длинная ручка коробки передач, скользкая баранка в палец толщиной, тяжелые педали, вялые тормоза – все прелести ретро на лицо. Все-таки за 40 лет автомобили прошли немалый путь. Зато как радуют любопытные взгляды из соседних машин – в стране, где автомобилем удивить, кажется, просто невозможно! Всего несколько минут за рулем оставляют отменный заряд хорошего настроения.

GT ВТОРОЙ

Этот совсем другой! В «охапку» его не возьмешь – широк. При больших колесах и не слишком тесном салоне меньше 1,8 м ширины по современным требованиям пассивной безопасности никак не получится. Из 4,1 м длины едва ли не половина – капот, под которым бензиновый мотор скромного объема – два литра. Но с регулируемыми фазами, непосредственным впрыском, турбонагнета-



Нынешний «Опель-GT» мало похож на оригинал 1968 года и заметно отличается от «родных братьев» – «Сатурна-Скай» и «Понтиака-Солстис».

телем и охлаждением наддувочного воздуха он развивает 264 л.с. и располагает 353 Н·м крутящего момента выше 2500 об/мин. Это показатели неплохого четырехлитрового «атмосферника» с вдвое большим числом цилиндров! Можно ожидать и незаурядной динамики, и хорошей управляемости. Последнее – благодаря легкому двигателю в пределах базы, расставленным по углам колесам, низкому центру тяжести. «Опель-GT» куда более сильный спринтер, чем, например, БМВ-Z4 с трехлитровым мотором. Впрочем, что рассуждать, когда автомобиль под рукой, в легенде – маршрутов на целых 500 км, а ласковое зимнее солнце Калифорнии только выбирается из-за окруживших Палм-Спрингс гор.

OPEL GT – маленький родстер с большой буквы, очень резвый, но вполне дружелюбный к водителю автомобиль с достойным уровнем комфорта.

ТОПИК ДОЛОЙ!

Автомобиль со сложенным мягким верхом по-английски запросто можно назвать topless, хотя чаще этим словечком игриво обозначают отсутствие верхней части у женского купального костюма. Погода – отменная, значит поеду… топлесс.

Этот «Опель-GT» 1973 года еще способен подарить немало приятных минут.



Справиться с крышей, в общем-то, не сложно – застежки встречал и посложнее. Никакой автоматики! Не исключено, что придется перетряхнуть содержимое багажного отсека: со сложенным верхом он уменьшается почти втрое и превращается из приемлемого сундучка в компактный чемоданчик, где даже фотоаппарат может стать лишним. Так что желающим отправиться с подругой к морю придется ехать с поднятым верхом – даже пляжные сумки для двоих едва ли поместятся. В салоне (вернее, кокпите) места хватит только для солнечных очков или компактного фотоаппарата – перчаточный ящик невелик (ну не зимние же рукавицы там хранить!), а второй закрываемый объем на задней стенке салона не вместит даже ми-

Стильный интерьер удачно сочетает в себе спортивность и комфорт.



Двухлитровый мотор с непосредственным впрыском, регулируемыми фазами газораспределения, турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха – очень легкий: это обеспечивает равномерное распределение массы по осям.

ниатюрную дамскую сумочку. Впрочем, мне она точно не нужна!

На хайвэе ограничение: 65 миль/ч (105 км/ч). На такой скорости ни шум воздушного потока, ни он сам не мешают, если, конечно, поднять боковые стекла. Ехать быстрее в открытом автомобиле все-таки дискомфортно, тем более что заднего экрана нет, и сорванный верхней кромкой стекла вихрь успешно организует небольшой торнадо в кокпите. Размеры и пределы регулировки сидений позволяют разместиться достаточно крупным водителю и пассажирам. Особенно рослым удобства ждать не стоит – для них верхняя кромка стекла слишком низка.

На ходу родстер удобен. Двигатель отлично реагирует на педаль газа, трогаться легко, с двух тысяч и до максимальных оборотов разгон – великолепный! Мотор не взбрыкивает и не спит, везет в строгом соответствии с нажатием на педаль. А еще – при равномерном движении довольствуется 7,5 л бензина на 100 км. Короткий рычаг коробки отлично лежит в руке, а всего лишь пять передач нарезают скоростной диапазон двигателя и машины на пропорциональные отрезки, удачно «укладывающиеся» на горном серпантине. Впрочем, в Штатах сильно не погоняешь – лихой мотоциклист, «выстреливший» на короткой прямой под запрещающим обгон знаком, через пару миль попался бдительным полицейским.

На живописном участке в сторонке можно немного похулиганить: отключив противобуксовочную систему и стабилизацию, разворачиваться движением руля и нажатием на газ. Мотор легко срывает колеса в пробуксовку на сухом асфальте и на первой, и на второй передаче. На плавных скоростных виражах быстрое и понятное рулевое управление «Опеля» позволяет насладиться извилистой дорогой. В этом заслуга и шасси, и жесткого кузова; кстати, первый GT так и не получилось сделать открытым...

Маршрут ведет в горы, и температура за бортом стремительно понижается. Еще немного – приходится включать отопитель. Он легко справля-

ИЗ ХОРОШЕЙ СЕМЬИ

Силовая структура из профилей замкнутого сечения, изготовленных гидроформованием, обеспечивает высочайшую жесткость кузова и, как следствие, отличную управляемость (в этом смысле «Опель-GT» – близкий родственник культового в США и любимого многими в Европе «Шевроле-Корвет»). Кстати, гидроформованием изготавливают и капот, форма которого слишком сложна для обычных штампов.



ется с умеренным похолоданием, наполняя «ванну» кузова подогретым воздухом. Кстати, как и полагается современному родстеру, GT оснащен кондиционером. Вечер в горах наступает быстро, а тут еще пропустил поворот и дал изрядного крюка... На привале придется вернуть крышу обратно, ведь на улице всего +5! Даже в первый раз больше двух минут на это не требуется. Конечно, так тише и теплее, но удовольствие не то. Зато чувствуешь, что одолел бы в один присест хоть тысячу километров. И даже по не самым хорошим дорогам – подвеска вполне комфортабельна, шум не досаждает, к тому же заправляться придется всего один раз.

Свет ксеноновых ламп выгодно выделяет GT из массы машин на хайвэе. Здесь не встретишь брошенный прицеп или грузовик в правом ряду, но просто приятно, когда дорогу видно хорошо. Почему-то подумал: прогулка на родстере, наверное, всегда должна заканчиваться поздним вечером....

ПОИСКИ КУРСА

Построить спортивный автомобиль – единственный способ завербовать в число поклонников марки не только степенных, прижимистых бюргеров, но и тех, для кого удовольствие от езды выше удовольствия от удачной покупки. Поиск «Опелем» нужной концепции длился много лет. Экстремальная «Астра Купе OPC X-Treme» не пошла – слишком серьезно и умопомрачительно дорого. «Спидстер» оказался удачнее, но внешность чересчур экстравагантна, а динамика и управляемость, особенно в варианте «Турбо», выше способностей среднего водителя.

Наконец, выбор пал на двойняшек «Сатурн-Скай» и «Понтиак-Солстис». Они породили брата – «Опель-GT», доведенный специально для Европы, оснащенный самым мощным мотором и полным набором средств безопасности. Производство, естественно, на том же «родстерном» заводе в США – Уилмингтон, штат Делавэр.

Пожалуй, нынешний «Опель-GT» выбрался на правильный курс. Мощный и послушный, без амбиций рекордсмена и остроты опасной бритвы в управлении – именно такой по силам обычному водителю. Добавим симпатичную внешность, отличное оснащение, комфорт и цену в Европе 30 675 евро. Должно сработать! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
OPEL GT

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	4100
ширина	1813
высота	1274
база	2415
колея спереди/сзади	1543/1561
Объем багажника, л	157/66*
Снаряженная масса, кг	1363
Полная масса, кг	1625
Время разгона 0-100 км/ч, с	5,7
Макс. скорость, км/ч	229
Топливо	АИ-95–98
Запас топлива, л	52
Расход топлива, л/100 км:	
загородный цикл	6,9
городской цикл	13,0
смешанный цикл	9,2

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1998 см^3,194 кВт/264 л.с. при 5300 об/мин, 353 Н·м при 2500–5000 об/мин

■ Трансмиссия: заднеприводная, М5

■ Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – на двойных поперечных рычагах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/ дисковые; шины 245/45R18

*С сложенным верхом.

Через запад на восток

Машинокомплекты для «Форы» везут с востока КНР на самый запад России, в Калининград. Готовые автомобили вновь отправляются навстречу солнцу... Чтобы попасть, например, в Москву, в руки Андрея Кочетова и в объектив Георгия Садкова.

Мы успели привыкнуть к тому, что каждый китайский автомобиль в той или иной степени скопирован с иностранного. Похоже, этот – исключение из правил? Обтекаемый седан с хромированной радиаторной решеткой вызывает симпатию: панели кузова хорошо отштампованы, аккуратно подогнаны и окрашены. Разберемся с названием: на наш рынок автомобиль выпускают под именем «Фора», но фигурирует также индекс A21; кстати, на родине машину обозначают A5.

Спокойные линии двухцветного светлого салона, вполне уместные «металлические» вставки, приличное качество материалов ставят автомобиль на полступеньки выше известных в России соотечественников. Придерусь разве что к излишней скромности приборного щитка и дизайну магнитолы. Ее пульт на руле также неудачен – мелкие кнопки собраны в кучку.

Кожаные сиденья – в базовой комплектации: другой «Форы» пока не предлагают. Задний диван, рассчитанный на трех взрослых, далеко не тесный. Хотя вдвоем там все-таки лучше – напоминают два подголовника, широкий откидной подлокотник и средний двухточечный ремень.

МИР НЕ ПРОСТ

Садясь за руль, ловлю себя на мысли: как быстро китайские автостроители догоняют зарубежных коллег. Но все же… Пожужжав электроприводами сиденья и отрегулировав наклон рулевой колонки, пытаюсь найти удобную позу:

CHERY A21 FORA



Премьера модели состоялась в 2005 году в Шанхае. Начало продаж в Китае – 2006-й. С декабря прошлого года седан собирают для российского рынка в Калининграде.

- **Двигатель:** в России бензиновый 2,0 л (95 кВт/129 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** A21-III.
- **Цена:** $14 499.

Узнаваемый и современный дизайн «Форы» – бесспорная удача компании «Чери».

За этот интерьер краснеть не придется. Дизайн и качество отделки выдвигают «Фору» в более дорогую ценовую группу.

Бедненький приборный щиток выбивается из общей картины богатого салона, но к информативности претензий нет.





Сзади хватит места и троим, но вдвоем куда комфортней.

Багажник по форме и размерам – средненький в классе. Отличается разве что большим проемом при откинутых задних спинках. «Подполье» скрывает полноценную запаску на литом диске.

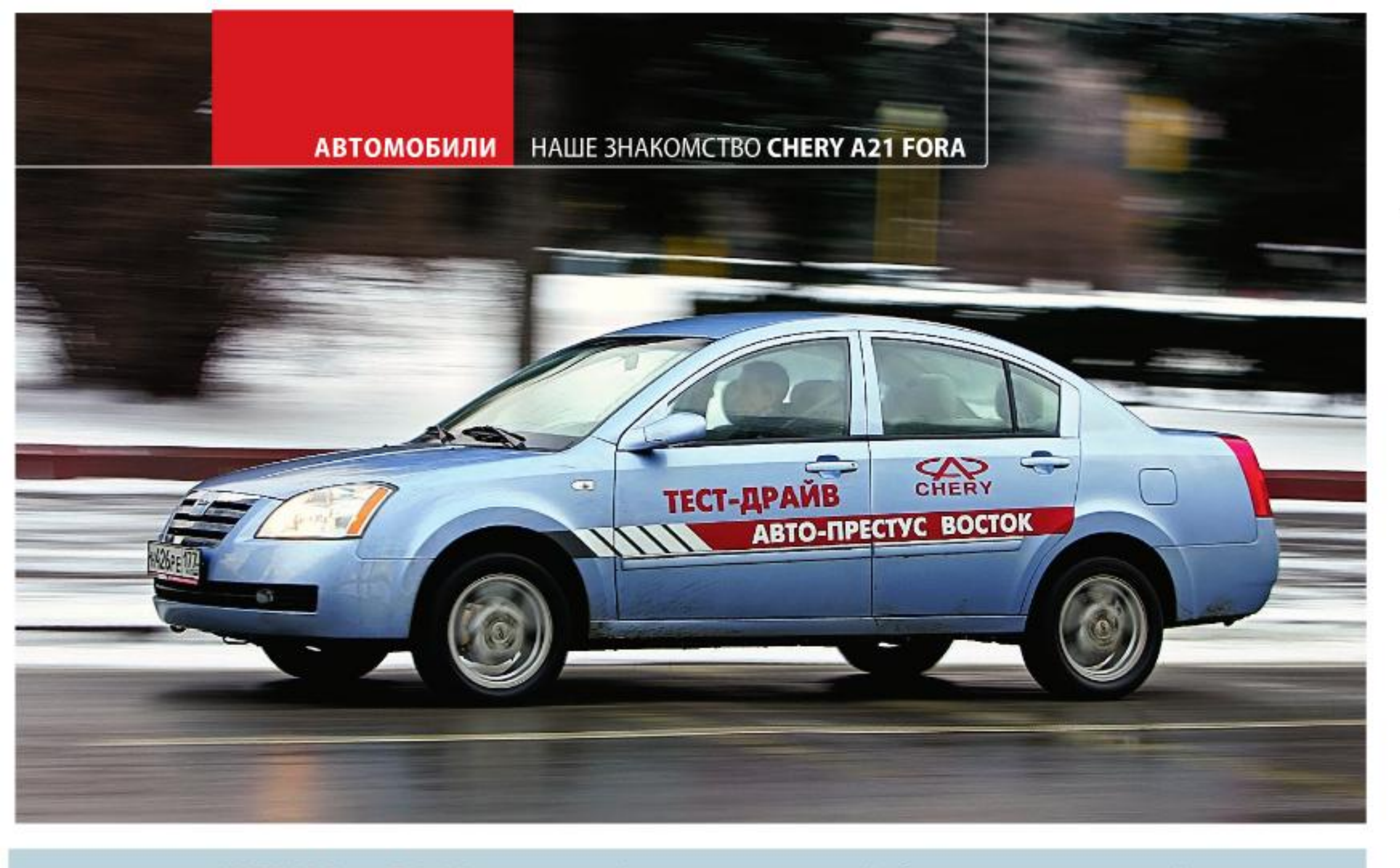


с первой попытки не удается. Большой диапазон регулировок водительского сиденья смещен в «малогабаритную» зону. Предельный рост для относительно удобной посадки – 185–190 см. Даже при моих 170 в самом нижнем положении подушка высока и коротковата. На этом фоне педальный узел вызывает недоумение: просторная ниша с широко расставленными и высоко подвешенными педалями удобна для обладателей обуви от 43-го размера.



Оригинальный мотор, разработанный совместно с фирмой AVL, – гордость инженеров «Чери».

Туговатый рычаг коробки передач с удобной рукояткой после нескольких переключений хочется сравнить с затвором автомата Калашникова. Включение четкое, с легким клацаньем, избирательность великолепная, но ходы велики настолько, что лишний раз передергивать «затвор» не хочется. На выручку приходит мотор. Все-таки два литра! Эластичность и тяговитость особенно хороши в самом ходовом диапазоне 1500–3000 об/мин.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHERY A21 FORA

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4552
ширина	1750
высота	1483
база	2600
колея спереди/сзади	1505/1505
Объем багажника, л	483
Дорожный просвет, мм	124
Радиус поворота, м	5,8
Снаряженная масса, кг	1290
Полная масса, кг	1665
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,0
Макс. скорость, км/ч	185
Топливо	АИ-92
Запас топлива, л	52
Расход топлива, л/100 км:	
при скорости 90 км/ч	6,6
при скорости 120 км/ч	8,7

Двигатель: бензиновый, Р4, 2,0 л, 95 кВт/129 л.с. при 5500 об/мин, 180 Н·м при 4000 об/мин

Трансмиссия: переднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – независимая многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза передние – дисковые вентилируемые, задние – дисковые; шины 195/55R15

CHERY A21 FORA – мощный, вместительный, богато оснащенный автомобиль. Увы, оригинальная разработка не лишена огрехов, присущих многим изделиям китайского автопрома.

+ Мощный эластичный мотор, информативные тормоза, наличие штатных систем безопасности, хорошая обзорность, низкая цена.

– Неэффективный отопитель, некомфортная подвеска, шумный двигатель, «китайская» эргономика, отсутствие вариантов комплектации, малый дорожный просвет, отсутствие защиты картера.

Странно, но вопросов к обзорности не возникло: стойки не создают больших мертвых зон. А движение задним ходом облегчает довольно точный штатный парктроник. Наружные зеркала поначалу вызывают сомнения в профпригодности из-за скромных размеров. Но они прекрасно справляются со своим делом, долго оставаясь – приятный сюрприз! – чистыми.



Садиться назад не очень удобно – покатая крыша, развитая арка и сильно наклоненный проем двери – характерные недостатки некоторых компактных седанов.

НА ВОЛЮ, НА МОРОЗ!

Автомобиль легко и весело катится по свободному Киевскому шоссе. На 90–110 км/ч швы пролетают под машиной с едва слышным шлепком шин, никакой раскачки кузова на продольных волнах, крены при прохождении поворота невелики и неутомительны. А вчера на городских улицах подвеска показалась жесткой, повторяла все дефекты асфальта и передавала их не только на кузов, но и на руль.

Работа климатической установки – отдельная «поэма». В короткой поездке на прогретой в гараже машине автоматического режима хватило минут на десять. Потом в салоне стало быстро холодать. Установил +32° С, что привело лишь к злобному шипению вентилятора, но тепла особо не прибавило. Выехав утром со стоянки, час убил на поиск оптимального режима – чтобы ноги не мерзли и стекло не запотевало. Ничего лучшего, чем включить рециркуляцию и максимальные обороты вентилятора, автомат не придумал. Естественно, стекла моментально запотели… Терпимый вариант нашел только в ручном режиме: температура – на максимум, вентилятор – на средние обороты, а обдув – в лицо и ноги. Не Африка, конечно, но уже не так холодно и шипит не так противно.

Второй серьезный источник шума – мотор, тихий лишь до 3000 об/мин. Правда, вместе с рыком появляется и заметный подхват.

Стихия «Форы» – дальняя поездка по шоссе с разумной скоростью. В меру острый руль, мотор с хорошим запасом мощности, информативные и цепкие тормоза, интеллигентная работа ABS не могут не понравиться. В то же время шум и плохое отопление портят впечатление. Чтобы хоть немного его исправить, вспомним, что сегодня мало кто может предложить 2-литровый мотор, четыре подушки безопасности, ABS и EBD, кожаные сиденья за неполных 15 тысяч долларов. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



KIA SPECTRA
$13 400–16 400
Конструктивно и внешне немолодой, но простой и недорогой в эксплуатации автомобиль предлагают в четырех комплектациях с единственным 1,6-литровым мотором с механической или автоматической коробками передач.
ЗР, 2006, № 8



CHEVROLET LACETTI
$13 600–20 650
Множество комплектаций, возможность выбора моторов (1,4; 1,6 и 1,8 л), автоматической или механической трансмиссии в сочетании с хорошим качеством изготовления и неплохими ездовыми характеристиками сделали эту модель заслуженно популярной.
ЗР, 2006, № 4

Автомобиль предоставлен компанией «АВТО-ПРЕСТУС-ВОСТОК».



Красная метка

Согласитесь, литера Н – фирменная эмблема «Хонды» – на красном фоне выглядит непривычно. Но это не поделка наших рыночных мастеров. Что скрывается за красной меткой, исследовал Владимир Соловьев. Фото автора.

«Хонду-Сивик» последнего, восьмого по счету поколения за футуристический дизайн причисляют скорее к отряду самолетов, нежели самобеглых колясок. Но хотя динамические показатели у автомобиля с двигателем 1,8 л вполне достойные – до сотни он разгоняется за 10,9 с и достигает 200 км/ч, – некоторое несоответствие между космическим обликом и приземленными характеристиками имело место.

Появление автомобиля с красной меткой восстановило гармонию. В названии модели появилось уточнение Type R; в облике исчезли две задние двери, но линии кузова сохранились. Зато появились характерные для спортивных машин задний спойлер, рельефные боковины крыльев, закрывающие широко расставленные 18-дюймовые колеса, и более агрессивный крупный воздухозаборник спереди.

Венчает гармоничную картину новый двигатель DOHC i-VTEC объемом 2,0 л с изменяемыми фазами. По словам специалистов «Хонды», мотор живее откликает-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
HONDA TYPE R

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина	4275
ширина	1785
высота	1445
база	2635
колея спереди/сзади	1506/1530
Радиус поворота, м	5,6
Объем багажника (VDA), л	485/1352
Снаряженная масса, кг	1324
Полная масса, кг	1700
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,6
Макс. скорость, км/ч	235
Топливо	АИ-95
Запас топлива, л	50
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	12,7
загородный цикл	7,0
смешанный цикл	9,1

■ Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1998 см^3, 148 кВт/201 л.с. при 7800 об/мин, 193 Н·м при 5600 об/мин

■ Трансмиссия: переднеприводная, М6

■ Ходовая часть: подвеска спереди – типа «Мак-Ферсон», сзади – упругая балка; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины 225/40R18

ся на открытие дроссельной заслонки, получившей электропривод, и работает более плавно благодаря балансирному валу. И, как всегда у «Хонды», впечатляет возможность получить с атмосферного двигателя солидную отдачу – 201 л.с. Автомобиль разгоняется до 100 км/ч за 6,6 секунды, его максимальная скорость – 235 км/ч.

С ПОПРАВКОЙ НА ЛАТИНСКУЮ R

Салон нового «Тайп Р» просто дышит скоростью. Красные вставки на сиденьях. Красные прострочки на кожаном рулевом колесе и чехле рычага коробки, красная подсветка приборов. Даже коврики под ногами обжигающе-красного цвета. Поблескивают алюминием педали и площадка под левую ногу. Спортивные «ковши» передних сидений – с красной вышивкой «Type R». Во всем акцент на заряженность и скорость, на литеру R – рейсинг, на гонки.

С другой стороны, салон «горячей» модели оборудован точно так же, как и у пятидверной модификации. Он просторен и комфортабелен



Выхлопные трубы треугольного сечения подчеркивают неординарность автомобиля.

Принадлежность к спортивному клану выдает и тормозной механизм с логотипом Type R.

Самый быстрый и красивый «Сивик» обещает быть и самым дорогим. Ориентировочная стоимость в России – 40 000 долларов.

Динамичный дизайн – с любых ракурсов.

для водителя и пассажиров. Топливный бак расположен посередине кузова в районе передних сидений – благодаря этому пол в задней части автомобиля более низкий и плоский. Как и более спокойный собрат, «Тайп Р» сохранил объемистый багажник, который при сложенных задних сиденьях вмещает немалые 1352 л. Под его полом – отделение на 70 л. Фактически это место под запаску, которой я не обнаружил... возможно, ее получат машины, направляемые в Россию.

Посадка водителя удобная. Кресло и рулевая колонка регулируются в двух плоскостях, найти оптимальное положение не составляет труда. Если куда и приходится тянуться, то в 14-литровый перчаточный ящик с отделением для дорожных карт. Последнее – скорее дань духу приключений, ведь почти все современные автомобили имеют навигацию. Кстати, «Сивик Тайп Р» не ис-





«Двухэтажная» передняя панель, в отличие от обычной версии, имеет красные шкалы.

Путь на заднее сиденье открыт. И хотя там вполне разместятся трое взрослых, подголовников только два. Также имеется крепление «Изофикс» для детского кресла.



Для «большого спорта» этим креслам не хватает только четырехточечных ремней.

В Европе все чаще обходятся без запаски, увеличивая полезный объем багажника.







Тошия Сакаи
(Toshiya Sakai)
главный инженер проекта «Сивик»

Работая над спортивной версией, мы уделили пристальное внимание активной и пассивной безопасности. Кузов сделали жестким, он дополнительно усилен в области пола в передней части, в зоне верхних опор подвески. Такой кузов в сочетании с оригинальными упругими элементами подвески обеспечивает более точное управление. Системы ABS и курсовой устойчивости помогают сохранять контроль над автомобилем во время ускорения и резких маневров, при необходимости притормаживая правые или левые колеса. Пассивную безопасность обеспечивают передние и боковые подушки безопасности, воздушные шторки, двойные преднатяжители передних ремней безопасности, а также система, оповещающая о необходимости пристегнуть ремни пассажирам заднего сиденья.

ключение: на «втором этаже» его приборной панели прекрасно разместился цветной дисплей.

Мощные боковины передних сидений надежно фиксируют тело. Какого бы роста ни был водитель, сзади найдется достаточно места для комфортного размещения пассажира. Такой подход мне по душе: он правильно отражает суть пятиместного автомобиля с улучшенной динамикой.

НА ГОНОЧНОЙ ТРАССЕ

Европа выдвигает жесткие ограничения скорости на дорогах общего пользования. Поэтому реализовать скоростные возможности «горячего» хэтчбека предложили на гоночном кольце Эшторил в Португалии. Трассу открыли в 1972 году, но известность ей принесли гонки формулы 1, которые здесь проводили с 1984 по 1996 год. Особенность Эшторила – в том, что на самом кру-

На дороге самый мощный «Сивик» выделяют приземистая посадка и задний спойлер.

том повороте скорость падает ниже 60 км/ч, а на прямой может превысить и 300.

Но так выходит у профессиональных гонщиков формулы 1; мои достижения куда скромнее. Тем не менее «Тайп Р» завершал километровую прямую вполне достойными 200 км/ч, а самые крутые виражи проходил под 50 км/ч. Сидевший рядом главный инженер проекта «Сивик» Тошия Сакаи удовлетворенно кивал головой. Он тоже был доволен тем, как автомобиль держится на параболе, как эффективно оттормаживает с большой скорости. Одним словом, машина удалась. Что ж, новый «Сивик Тайп Р» будет с полным правом носить свою красную метку. Это – самый быстрый автомобиль в семействе. □



Улучшая генофонд

Совсем недавно коллега обкатал обновленный, самый первый в России «Фольксваген» в подмосковных снегах (ЗР, 2007, № 3). Встреча, правда, была короткой, но оставила очень приятные впечатления. Нынешнее рандеву – продолжительней и обстоятельней, к тому же в абсолютно контрастных условиях. За окнами «Туарега» – Северная Африка.

СВЕЖАЯ КРОВЬ

Как кочевники постоянно меняют место жительства, так и автомобили должны обновляться, чтобы подогреть интерес покупателя. По утверждению разработчиков, в «Туареге» 2007 года около 2300 новых деталей. На носу появилась рамка из хрома вокруг радиаторных решеток, блок-фары хитро прищурились, иную форму приняли бамперы. Зеркала стали более обтекаемыми, а на корме поселился новый спойлер. Фонари украсили модные светодиоды и легкая тонировка.

Сильный ветер с дождем (зимой в Тунисе такое случается) загнал в салон «Туарега» – поищу и здесь что-нибудь новенькое. Вот, например, большой дисплей на центральной консоли. На нем высвечивается и картинка с камеры заднего вида, и забавная трехмерная графика



«ТУАРЕГ»-РЕКОРДСМЕН

Вседорожник от «Фольксвагена» прославился не только тем, что за четыре года завоевал доверие 300 тыс. покупателей. На его счету несколько любопытных рекордов. Он участвовал в соревнованиях «Гранд Челендж» (Grand Challenge) для... полностью автономных машин. Водителя за рулем не было – «Туарег-робот» на 210-километровом отрезке управлял собой сам. Глаза – камеры, радары и лазерные системы передавали информацию семи блокам управления, командующим двигателем, рулевым механизмом и тормозами. Кроме того, на счету «Туарега-альпиниста» автомобильный рекорд высоты – в чилийских Андах он поднялся на 6081 м (см. фото). А на британском аэродроме Дансфолд немецкий вседорожник блеснул атлетической мощью, взяв на буксир 155-тонный «Боинг-747».

Первое знакомство с обновленным вседорожником «Фольксваген» состоялось в зимнем Подмосковье, второе – на древней земле кочевников – в Африке. На встречу с «туарегами» отправился Максим Сачков. Фото автора и фирмы «Фольксваген».

навигационной и других систем, даже на всякий случай электронный компас. Теперь в пустыне уж точно не заблудишься.

Естественно, в отделке появились новые материалы, но рассказывать о них, думаю, так же скучно, как брести через пески от одного оазиса до другого. Лучше совершить экскурсию по Тунису... в сопровождении почти аборигена.

НА ТВЕРДОЙ ОСНОВЕ

Пожалуй, это самая близкая к Европе африканская страна, в том числе по духу. В столице – современные высотные здания, крупные магазины, горожане в джинсах и куртках, даже клумбы с цветами по краям дорог. Порой даже забываешь, что ты в Африке. Причем весь европейский набор гармонично переплетен с характерными достопримечательностями другого мира, мусульманского – мечети, белые здания с синими окнами, восточные базары. И, кстати, новый «Туарег» тоже очень похож на эту страну: ведь он прекрасно совмещает в себе два противоположных качества – легкового автомобиля и вездехода.

Впрочем, поведением на дороге машина почти не отличается от предшественника. Но появились дополнительные



Дисплей на приборном щитке дублирует часть информации с большого центрального экрана.

Ручки на консоли управляют пневмоподвеской и полноприводной трансмиссией. Водитель может выбрать автоматический режим или принудительно включить пониженный ряд, заблокировать межосевой или задний (опция) дифференциалы.



Приборная панель и центральная консоль обшиты высококачественной кожей. Кроме того, искусственной алькантарой предлагают украсить стойки крыши и противосолнечные козырьки.

технические ухищрения, повышающие безопасность и комфорт. Например, активный круиз-контроль поддерживает заданную водителем скорость (от 30 до 200 км/ч) и дистанцию (не более 200 м) до едущей впереди машины. Долго тыкая кнопочки на руле, я пытался включить мудреную опцию – и когда уже почти победил ее, прямо перед моим носом прошмыгнуло такси – из левого ряда направо. Вот это по-нашему! Может, зря активный круиз-контроль включили в список опций для российского рынка, тем более что тормозить он умеет хоть и до полной остановки, но вполсилы (до 0,4 g). Нажать педаль в пол все равно должен водитель.

От многих неприятностей может спасти Front Scan (дословно – сканирующая пространство впереди). Система предупредит, лишь только заметит опасность, причем сначала звуком и светом, потом короткими чувствительными толчками, «прихватывая» тормоза и одновременно готовясь к экстренной остановке. К счастью, воспользоваться услугами этого помощника не пришлось.



В некоторых модификациях нет места запаске, прилагают только ремкомплект. По заказу колесо приторочат к пятой двери.

В моих руках «Туарег» с самым мощным дизелем V10. Кстати, на вседорожник будут устанавливать еще и 2,5-литровый пятицилиндровый (от $54 тыс.) и 3-литровый V6 дизели (от $61,5 тыс.), а также три бензиновых мотора – 6-цилиндровый (от $66,4 тыс.), «восьмерку» с непо-



В багажнике «Туарега» – устройства, фиксирующие вещи. На боковой стенке две розетки: 12 и 220 В.



Говорят, генофонд африканских туарегов из поколения в поколения только улучшался. Поставьте кавычки, замените Африку на Германию – тоже справедливо!



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	VOLKSWAGEN TOUAREG				
	2,5 TDI	3,0 TDI	5,0 TDI	3,6 FSI	4,2 FSI
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4754				
ширина	1928				
высота	1726				
база	2855				
колея спереди	1650				
сзади	1670				
Радиус поворота, м	5,8				
Объем багажника (VDA), л	555/1570				
Снаряжен. масса, кг	2267	2301	2602	2238	2332
Полная масса, кг	2850	2945	3200	2945	3000
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6	8,9	7,4	8,6	7,5
Максимальная скорость, км/ч	183 189*	205 212*	231	218 227*	234 244*
Топливо	ДТ			АИ-95–98	
Запас топлива, л	100				
Расход топлива, л/100 км:					
загородный цикл	8,6	8,6	9,6	10,4	10,7
городской цикл	13,6	14,1	17,7	19,2	19,7
смешанный цикл	10,4	10,4	12,6	13,6	13,8
Двигатель					
Расположение	спереди продольно				
Конфигурация	P5	V6	V10	V6	V8
Число клапанов	20	24	40	24	32
Рабочий объем, см^3	2461	2967	4921	3597	4163
Степень сжатия	18	17	18,5	12,5	12
Мощность, кВт/л.с.	128/174	165/225	230/313	206/280	257/350
при об/мин	3500	4000	3750	6200	6800
Крутящий момент, Н·м	400	500	750	360	440
при об/мин	2000	1750	2000	2500	3500
Трансмиссия					
Тип	полноприводная				
Коробка передач	A6	M6	A6	A6	A6
Ходовая часть					
Подвеска:					
спереди	на двойных поперечных рычагах				
сзади	многорычажная				
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза:					
передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	235/65R17		255/55R18	235/65R17	255/55R18

Данные для автомобилей на пневмоподвеске.

средственным впрыском (от $85,5 тыс.) и W12.

Хороший агрегат тот, чью работу не замечаешь. Дизельный V10 покорно тарахтит на низких оборотах, пока пробираемся через городскую толчею, а вырвавшись на простор, быстро дает окружающим понять, кто в доме хозяин. Шестиступенчатая автоматическая коробка «Типтроник» плавно прыгает по ступенькам, расторопно реагируя на педаль газа. Такой «автомат» пропишут и остальным моторам; альтернативой для некоторых послужит 6-ступенчатая «механика».

Около селектора «автомата» нащупал переключатель режимов адаптивной подвески. Долго щелкал колесиком, пытаясь уловить разницу между «спортом» и «комфортом», настолько она показалась ничтожной. В результате, перепутав-таки, бросил бесполезное занятие, доверившись автоматическому режиму.

СОЧЕТАНИЕ НЕПРИМИРИМОГО

По указателю свернули на дорогу с нетвердым покрытием. М-да, по такому бездорожью, если аккуратно, проедешь и на легковом автомобиле. По-доброму позавидовал коллеге, успевшему опробовать обновленный «Туарег» до официальной презентации на специально подготовленной трассе. И шины на моем вседорожнике хороши только для шоссе, а вне асфальта быстро забиваются грязью, так что машина начинает непослушно ерзать из стороны в сторону. Жаль, но показать все свои вездеходные качества «Туарегу» не придется. Хотя даже на таком участке он успел щегольнуть гигантским дорожным просветом (пневмоподвеска увеличивает его до 300 мм) и хорошей геометрической проходимостью, тяговитыми моторами и четко работающей электроникой, в том числе и новой ABS plus, сокращающей тормозной путь на гравии на 20%.

Современные туареги разделились на две группы. Некоторые осели в городах и деревнях, другие до сих пор кочуют по пустыне. В немецких родственниках живут гены тех и других – они комфортно чувствуют себя как среди цивилизации, так и вне ее... □



Ближе к телу!

«Шкода», БМВ, «Джип». В одном тесте? А почему бы и нет, если это… велосипеды! Сравнить их пришло в голову в канун самого смешного дня в году – Первого апреля. Крутили педали два Максима: Приходько и Сачков. Фото: Константин Якубов.

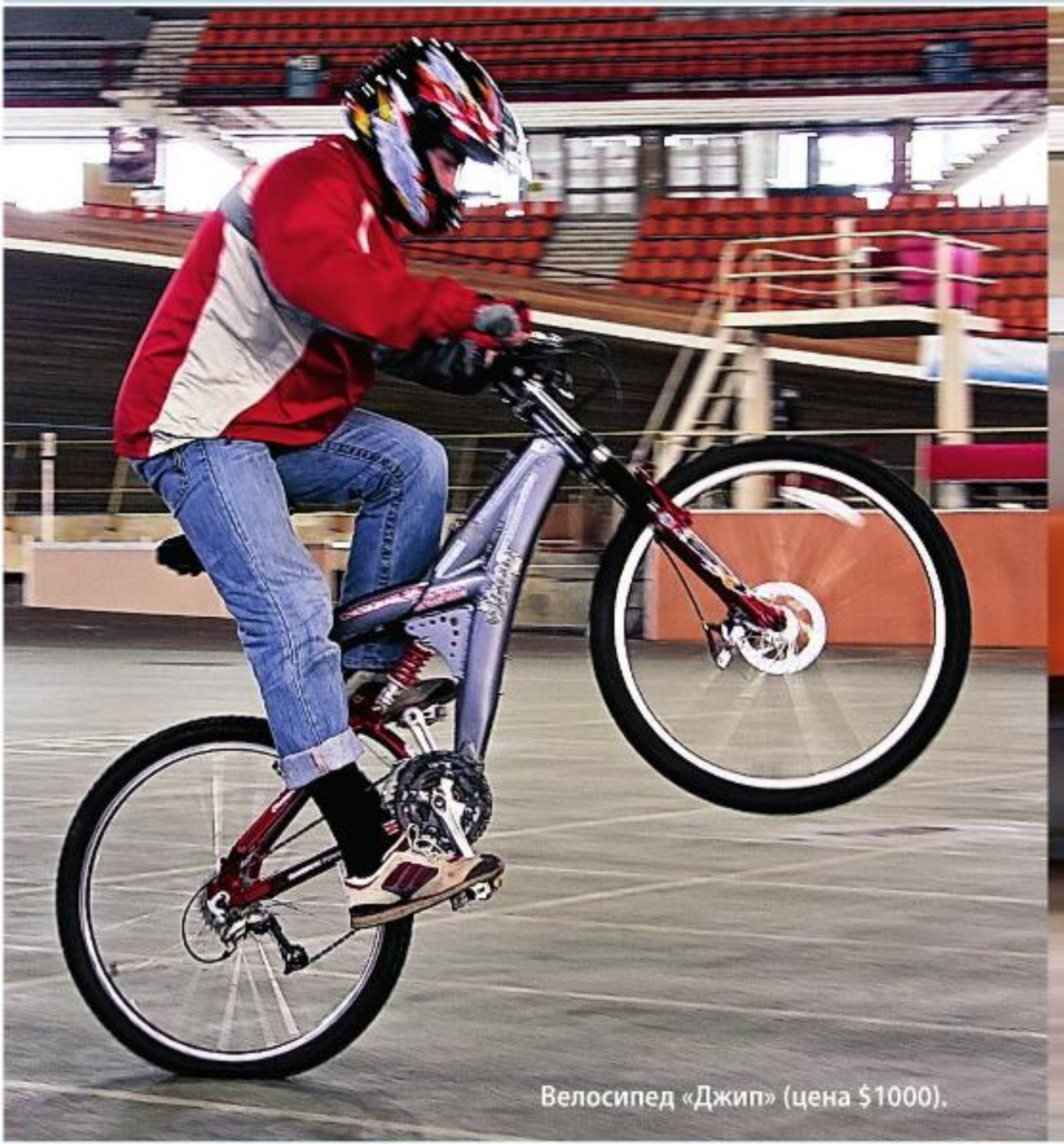
Ну, так сказать, братья меньшие – пощады не ждите! В честь праздника устроим вам самую строгую проверку, благо методика отработана на четырехколесных родственниках. Итак, приборы отстроены, эксперты построены, даже с полигоном договорились, да еще с каким: любой, э-э-э, велосипед позавидует. Грузим машины (ведь они без номеров и без страховки!) на автовоз (редакционный пикап) и направляемся на знаменитый велотрек в Крылатском.

Велосипеды достались нам в базовой комплектации и… чистые, в смысле, совсем новые. Даже шины были ненакачанные. У двух великов (чего с ними церемониться), «Шкоды» и БМВ, шины требуют особого подхода, со специальным насосом. Лишь «Джип» верен автомобильным традициям – на выручку родственному существу подоспел пикап.

Контрольное взвешивание на напольных весах, краткий инструктаж и под ехидные улыбки местных работников мы выезжаем на тренировочный трек. Забегая вперед, скажем, что ни одно из сооружений олимпийского велотрека в ходе наших мегазаездов и суперманевров не пострадало.


ВХОД НА КОВЕР


Велосипед «Шкода» (цена $1000).


Велосипед «Джип» (цена $1000).









Красный рычажок на вилке «Шкоды» регулирует жесткость передней подвески.

На «Шкоде» самое неудобное сиденье. Дальше писать нет сил – душат слезы.

Массивная алюминиевая рама «Джипа». Не каждый автомобиль может похвастаться подобной.

На «Джипе» удобно отслеживать, какая передача включена. Один рычажок – повышенная, другой – пониженная.

СОЛДАТ ШВЕЙК

Конструкция «чеха» проста и бесхитростна, как душа знаменитого литературного вояки. Как он неудержимо рвется в бой, так и вы большую часть пути проведете на взводе – плоское седло напоминает подошву утюга. Жирный минус за комфорт, чего не скажешь об общем впечатлении от велосипеда. Он легко разгоняется, хотя «тестовые моторчики» не смогли развить максимальной скорости – возраст, знаете ли, сидячий образ жизни.

Тормоза «Шкоды» адекватны динамике, а вот механизм переключения передач не порадовал – например, включить пониженную, точнее, перебросить цепь на самую большую ведущую звездочку, он отказался. Плавность хода хуже, чем у оппонентов, – задняя подвеска отсутствует вовсе. Вероятно, эта модель велосипеда не адаптирована для наших условий, а ведь большинство «шкод» (автомобилей) приходит к нам с так называемым российским пакетом. В базовом оснащении на велосипед установлены педали под спецобувь. Смело требуйте у дилера правильный вариант… под кроссовки!

ВЕЛОАМЕРИКА

Издали его ни с кем не спутать. Как и все американское, «велоджип» яркий и блестящий: передняя вилка, задний амортизатор, даже педали – все блестит серебром! Название марки гордо занимает полрамы, да и по всем повадкам этот тестируемый – стопроцентный американец. Неспешно реагирует на повороты руля, у него плавный ход и столь же плавные... тормоза. Их краткая и точная характеристика: когда-нибудь затормозите, или самостоятельно, или об соседский забор.

Зато сиденье – просто домашний диван, особенно на фоне «Шкоды» и БМВ. К тому же у «Джипа» самый большой дорожный просвет под ведущей звездочкой – 240 мм. Сказывается марка! Имея такой велосипед, знакомиться с девушками – одно удовольствие: «Хочешь, на «Джипе» покатаю?» Впрочем, ни заднего сиденья, ни багажника у него нет, а на раме далеко не уедешь – в мягкое место вопьются тросики привода тормозов и механизма переключения передач.


Велосипед БМВ (цена $4500).


Многорычажная задняя подвеска БМВ с регулируемой жесткостью амортизатора. Тут же дисковые тормоза с гидроприводом.


Регулировка жесткости передней подвески вынесена на руль. Рядом – ручка переключения передач.

ДАС ИСТ ФАНТАСТИШ!

Элегантно, комфортно, высокотехнологично и ожидаемо дорого! В этом велосипеде чувствуются отточенная рука дизайнера и немецкая любовь к технике. Тормоза даром что дисковые «по кругу», так еще и с гидроприводом! Велосипед остановится там, где вы захотите. Таким бы тормозам да ABS! Но – увы, а потому до максимальных 10 баллов они не дотягивают.

Амортизаторы с регулируемой жесткостью сродни раллийному автомобилю. На ровной дороге для лучшей управляемости их стоит зажать, для комфорта на пересеченной местности – распустить. И из всей этой велотроицы механизм переключения передач у БМВ самый добросовестный – команды водителя (пардон, наездника!) выполняет незамедлительно и четко. Еще один характерный штришок – «немца» нетрудно узнать по большой регулировке сиденья… естественно, по высоте (до 310 мм). Кстати, все велосипеды обуты во внедорожные шины, а БМВ и вовсе щеголяет фирменными покрышками «Континенталь».

АВТО И ВЕЛО

Следуя нашей автомобильной методике, мы затруднились оценить велосипеды по таким критериям, как климат, заднее сиденье и багажник. Теоретически, две последние опции можно заказать, с погодой сложнее. Это вам не автомобиль – нельзя докупить подогрев сидений или климат-контроль. А может, оно и к лучшему – когда еще побудешь наедине с природой?

Попытались определить, сильно ли шумят наши двухколесные. Лидера выявить не удалось, но оценку всем снизили за гулкие шины с внедорожным протектором. Хотя многого мы услышать не могли, потому как тестовые заезды положено проводить в шлемах. Когда забрало опущено, звуки извне перебивает тяжелое пыхтение – м-да, «дыхалка» уже не та! Кстати, каски здорово подпортили отличную велосипедную обзорность: ни стоек, ни окон, ни дверей. Как, впрочем, и зеркал заднего вида. При перестроении и разворотах приходится активно крутить головой, аки летчикам киношной эскадрильи «Лафайет». Что касается безопасности, то не у всех в базе установлены светоотражатели (катафоты на «Джипе» и специальные наклейки на БМВ). □

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ВЕЛОСИПЕДОВ

Модель	SKODA	JEEP	BMW
Рабочее место водителя			
Сиденье	7	9	8
Органы управления	8	9	10
Обзор	9	9	9
Салон	9	8	9
Ходовые качества			
Динамика	8	8	9
Тормоза	8	7	9
Поведение на дороге	8	7	8
Комфорт			
Шум	8	8	8
Плавность хода	8	9	9
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	8	9	9
Сервис	9	8	8
Эксплуатация	9	10	8
Общая оценка	**8,3**	**8,4**	**8,7**

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.



По результатам всех заездов места распределились следующим образом: впереди БМВ, за ним «Джип», бронза – у «Шкоды».



Максим Приходько, Максим Сачков: «Одно из главных достоинств «автомобильных» велосипедов – они во много раз доступнее, чем тезки-машины. А значит, стать владельцем престижной иномарки проще, чем вы думаете. Как приятно в разговоре небрежно кинуть: «Вчера гонял на своем БМВ – хорошо идет, окаянный!».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ И ЗАМЕРЫ «ЗА РУЛЕМ»

Общие данные	SKODA	JEEP	BMW
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	1690/930/570	1770/940/660	1750/590/975
база	1070	1110	1080
Снаряженная масса, кг	11	14	10
Время разгона 0–100 км/ч, с	не разогнались	не разогнались	не разогнались
Двигатель			
Расположение	в базе	в базе	в базе
Мощность, кВт/л. с.	<0,7/1	<0,7/1	<0,7/1
Трансмиссия			
Тип	заднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	M27	M24	M27
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	двухрычажная с амортизатором	двухрычажная с амортизатором	двухрычажная с амортизатором
сзади	многорычажная	многорычажная с амортизатором	многорычажная с амортизатором
Рулевое управление	непосредственное	непосредственное	непосредственное
Тормоза:			
передние/задние	V-Brake/V-Brake	дисковые/V-Brake	дисковые/дисковые
Размер шин*	26x1,95	26x2,1	26x2,1

*Диаметр колеса/ширина покрышки (в дюймах).

Благодарим российские представительства компаний БМВ, «ШКОДА» и фирму «АВТОЛАЙТ» за предоставленные автом… велосипеды, а также дирекцию велотрека в Крылатском.

Пикассо третий

«Ситроен», похоже, всерьез решил породниться с Пабло Пикассо: в модельном ряду появилась третья модель с автографом великого художника. В мастерской компании побывал Владимир Соловьев. Фото автора и фирмы «Ситроен».

Третий из «Пикассо», исполненный «Ситроеном», также оказался мини-вэном, но пятиместным. Чтобы его не спутали с семиместным предшественником, большому брату пожаловали титул «Grand». Теперь линейка «ситроеновских» мини-вэнов выглядит так: самый компактный «Ксара Пикассо», появившийся в 1999 году, «Гранд С4 Пикассо», стартовавший в прошлом году, и, наконец, самый молодой «С4 Пикассо», увидевший свет в 2007-м.

Примечательно, что журналистам дали познакомиться с новинкой еще до официального дебюта на Женевском автосалоне. Что ж, возможно, 120 миллиметров длины и два дополнительных кресла третьего ряда, принесенные в жертву большим «Пикассо» во имя рождения третьей модели, не столь великие заслуги, чтобы объявлять о них впервые с трибуны международного мотор-шоу. Но мне думается, что «С4 Picasso» будет популярнее своего семиместного однофа-



В облике автомобиля проглядывает что-то сюрреалистическое.

Голубой цвет кузова можно воспринять как намек на «голубой» период в творчестве Пикассо.



мильца. Уж слишком все сегодня стремятся к индивидуальности, а кто-то и вовсе не любит шумных собраний.

ВИТАЮЩИЙ В ВОЗДУХЕ

Пятиместный «С4 Пикассо» как две капли воды похож на старшего брата. Только он чуть покороче, и на задней двери линия кузова делает кокетливый изгиб книзу. Вот и все, даже база у обоих осталась неизменной.

О большом «Пикассо» журнал уже писал (ЗР, 2006, № 12), поэтому подробнее остановлюсь на интересных деталях и решениях, которых не коснулся в предыдущей презентации.

Конечно, первое, на что обращаешь внимание – подвеска. Как всегда, комфортная, в традициях «Ситроена». В дорогих комплектациях обычная подвеска может быть заменена пневматической. Мне удалось поездить и с той, и с другой. Конечно, подвеска с пневморессорами имеет ряд преимуществ. Она повышает уровень комфорта в салоне, обладает лучшими амортизационными качествами, меньше ощущаются неровности дорожного покрытия. С такой подвеской можно не бояться бросить лишку в багажник: дорожный просвет остается неизменным, а это весьма важный фактор на российских дорогах.

Пневматическая подвеска услужит вам при погрузке и разгрузке, понижая уровень порога багажного отделения на стоянке и облегчая работу с крупными грузами. Просто нажимаешь кнопку в багажнике, и машина понимает тебя с полуслова, припадая к земле. Возврат к исходному уровню происходит при повторном нажатии. Однако если забудешь об этом, то автомобиль сам приподнимется, как только скорость превысит 10 км/ч. Точно так же самостоятельно система подкачивает или стравливает воздух при посадке и высадке пассажиров. Подобными устройствами пока не могут похвастать мини-вэны других производителей.

СВЕТОДИЗАЙН

У всех «С4 Пикассо» свет, естественный и искусственный, служит составной частью дизайна. Днем огромное ветровое стекло, стеклянные вставки в крыше наполняют салон светом. Но и ночью он не остается темным. В зависимости от комплектации в мини-вэне устанавливают до тридцати источников света, которые помимо освещения дороги создают дополнительный комфорт водителю и пассажирам.

Мне, например, приглянулись плафоны для чтения в





Подсветка в спинке переднего кресла позволяет читать.



Три полноценных сиденья во втором ряду с регулируемыми спинками и ремнями безопасности для каждого пассажира.

спинках передних сидений. А чего стоит автоматическая подсветка в панелях передних дверей, которая включается, стоит поднести руку! Или освещение тротуара фонарем, вмонтированным в боковое зеркало.

Современный автомобиль все больше превращается в услужливого, предупредительного дворецкого, прежде хозяина знающего, где и когда уместнее зажечь свечи, а где люстру. И возможно, скоро машину станут выбирать, оценивая «интеллектуальные» системы, а не в зависимости от мощно-



Подсветка салона и светильник в зеркале заднего вида. Аккумуляторный фонарик в багажном отделении может служить автономным источником света.

Мелочи можно положить в багажник, откинув заднее стекло (опция).





Необычный дизайн, функциональный просторный салон и море света делают C4 Picasso неординарным.



Николя Де Мильвиль (Nicolas De Milleville), **директор по продажам «Ситроен» в Восточной Европе и Северной Африке**

Почему сначала запустили семиместную версию, а потом пятиместную? Все очень просто: мы показали полностью новый продукт, а потом его производную. В семиместном «Пикассо» кресла третьего ряда уступают по комфорту передним, но позволяют даже взрослым совершать поездки на большие расстояния. Пятиместная версия представляется более привычным продуктом, продолжением «Ксары Пикассо», которая, между тем, будет выпускаться до 2010 года. Мы предлагаем клиентам машины с двумя версиями задних подвесок – обычной с упругой балкой и пневматической. Однако у последних не будет запаски – для нее не остается места.

На российском рынке мы рассчитываем на успех. С учетом того, что продажи как семи-, так и пятиместной версий только начинаются, в этом году объем продаж этих минивэнов будет исчисляться сотнями. Семиместная версия уже стартовала, пятиместная выйдет на рынок в мае.

...сти двигателя и количества ведущих колес.

Что касается поведения «С4 Пикассо» на дороге, то он ничем не отличается от большого брата. Послушный, собранный автомобиль, который не настраивает вас на агрессивную езду – как «умный» уютный и светлый дом на больших, красивых колесах. Дом, в который хочется вернуться! □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	C4 PICASSO 1,8i 16V	C4 PICASSO 2,0i 16V
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4470	
ширина	1830	
высота	1680	
база	2728	
колея спереди	1505	
сзади	1539	
Радиус поворота, м	5,7	
Объем багажника (VDA), л	500/1734	
Снаряженная масса, кг	1545	1586
Полная масса, кг	2000	2040
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,7	11,3
Макс. скорость, км/ч	185	195
Топливо	АИ-95	
Запас топлива, л	60	
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	11,3	11,1
загородный цикл	6,1	6,2
смешанный цикл	8,0	8,0
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация	P4	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см^3	1749	1997
Мощность, кВт/л. с.	92/127	103/143
при об/мин	6000	6000
Крутящий момент, Н·м	170	200
при об/мин	3750	4000
Трансмиссия		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A6
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая балка	упругая балка или пневматическая
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	дисковые	
Размер шин	215/50R17	215/45R18

Схема работы помощника при троганье на подъем.



При переносе ноги с тормоза на газ машина удерживается в течение 2 секунд.

Трижды «Гир»ой

Нижегородская компания «Техносервис» налаживает отверточную сборку китайских мини-вэнов DFM. На одном из первых прокатился Юрий Нечетов. Фото: Георгий Садков.

Солиден и увесист этот вагон на ходу. Где-то внизу колеса прыгают по колдобинам, но подвеска лишь мягко покачивает пятиметровый кузов. Большие крены в поворотах, руль пустоват, слабая боковая поддержка? Я вас умоляю – не надо требовать от слона резвости антилопы, у него свои достоинства. Например, можно вшестером, а то и более многочисленной компанией отправиться в дальнее путешествие. Или сложить кресла и получить «вьючный» грузовик, в котором легко поместятся три среднеразмерных холодильника. Моторчик, правда, слабоват, да и шумит изрядно.

«Какой объем у этого дизеля?» – интересуюсь у представителя компании. «Это не дизель…» Вот так сел в лужу! Впрочем, характерный жесткий рокот с присвистом кого угодно введет в заблуждение – я мог бы поспорить на месячную зарплату, что под капотом дизельный агрегат с турбонаддувом. Да и крутится мотор неохотно, совершенно выдыхаясь к пяти тысячам.

ТРЕТЬЕ ПРОЧТЕНИЕ

Пока у автомобиля, который начала собирать нижегородская компания «Техносервис», нет даже собственного имени, просто «мини-вэн DFM». Зато история богатая – родословную он ведет от «Мицубиси-Делика Спейс Гир» (Space Gear), образца 1994 года. Почти точной копией «японца» стал выпущенный в 1997-м корейский «Хёндай-Н1 Старекс» (Starex), а еще два года спустя появился китайский «Джин Чен GDQ» (Jincheng).

В отличие от прародителей, выпускавшихся с двумя вариантами колесной базы (2800 и 3000 мм), задним или полным приводом, у нас собирают лишь высокую длиннобазную версию и только с заднеприводной трансмиссией. Во всяком случае, пока. Силовой агрегат тоже единственный – двухлитровый бензиновый мощностью 110 л.с., хотя позже должен появиться и более мощный 2,4 л, 124 л.с. Кузов с массивной интегрированной рамой обладает отменной прочностью, ведь в свое время его рассчитывали для вездеходного шасси «Паджеро». Как и у вседорожника, спереди двойные поперечные рычаги и торсионы, сзади неразрезная балка на рессорах – убить та-

МИНИ-ВЭН DFM



Полноразмерный заднеприводный мини-вэн, копирующий «Мицубиси-Делика Спейс Гир», выпускают в Китае на заводе DFM. Отверточная сборка налажена в Нижнем Новгороде.

- **Двигатель:** бензиновый 2,0 л (110 л.с.), ожидается 2,4 л (124 л. с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая.
- **Комплектация:** стандартная.
- **Цена в России:** 495 тыс. руб. ($17 750).
- **Тестовый автомобиль:** 2,0 л, 110 л.с., 5-ступенчатая «механика», 495 тыс. руб.

В Нижнем Новгороде выпускают только длиннобазную заднеприводную модификацию.



Громадные наружные зеркала – это здорово. Пол в салоне совершенно ровный, проход загораживает лишь рычаг коробки передач.



Шкала селектора в центре приборной панели оставлена для модификации с автоматической коробкой передач.

В поперечине потолка – дефлекторы системы вентиляции и отопления для задней части салона с отдельным пультом управления.



кую подвеску можно только по злому умыслу.

ВАГОН МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Высота мини-вэна без малого два метра, уровень пола выше колена – внутрь не садишься, а восходишь по паре ступенек. В просторах громадного салона теряются три ряда сидений. Спинки регулируются по углу наклона, но в третьем ряду они едва достают до лопаток – такова плата за возможность откинуть разложенные кресла к бортам и получить широкий грузовой отсек. Абсолютно ровный пол без центрального тоннеля и внутренняя высота 1270 мм позволяют легко переходить с места на место, помешать может лишь расположенный между передними креслами рычаг коробки передач. К слову, коробка – только пятиступенчатая механическая. Она достаточно четкая (хотя орудовать длинным рычагом приходится размашисто) и хорошо сочетается с мягким длинноходным сцеплением – вполне логичная пара для комфортабельного вагона.

Парой регулировок снабжено водительское кресло, еще одной – рулевая колонка. При своих среднестатистических 180 см мне пришлось поднять руль до упора, а более рослому водителю он может перекрыть приборы. При этом над головой еще полтора десятка сантиметров запаса. Хороши громадные зеркала площадью едва ли не с журнальную страницу. Их выдающиеся размеры отчасти компенсируют отсутствие привода регулировок – нужно нажимать непосредственно на зеркало. Деревопластиковая отделка скромного и не самого современного салона выглядит явно чужеродно, сюда бы что-нибудь попроще и «ближе к делу». Впрочем, явных огрехов нет, все переключатели бодро щелкают и даже страшноватая магнитола, размером в два стандартных DIN-слота, что-то мурлычет.

Само собой, в стандартную комплектацию столь крупного автомобиля входит усилитель руля, а китайское происхождение обусловливает обязательное наличие передних электростеклоподъемников. Кроме

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
MINIVAN DFM

■ **Общие данные**

Размеры, мм:

длина	5050
ширина	1696
высота	1960
база	3000
колея спереди/сзади	1445/1420
клиренс	190
Снаряженная масса, кг	1750
Полная масса, кг	2570
Количество мест	6–9
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/66

■ **Двигатель:** Р4, 2,0 л, 81 кВт/110 л.с. при 5250 об/мин, 165 Н·м при 4600 об/мин, расположен спереди продольно

■ **Трансмиссия:** заднеприводная, М5

■ **Ходовая часть:** подвеска спереди – двойные поперечные рычаги, торсионы, сзади – зависимая рессорная; рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза – гидравлические, спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные; шины 215/65R15



В громадном салоне кресла установлены с королевским простором, между вторым и третьим рядом – 1100 мм!



Высокая крыша обеспечивает внутреннюю высоту салона 1270 мм.

МИНИ-ВЭН DFM – домашний автобус высокой универсальности. Очень много автомобиля за вполне умеренные деньги.



Огромный вместительный салон, прочная комфортабельная подвеска, привлекательная цена.

Скромная динамика, слабый и шумный мотор, отсутствие выбора силовых агрегатов и комплектаций.

двух на удивление тихих печек есть и кондиционер (жаль, без внятной индикации включения), так что комплектацию можно считать неплохой. Из средств безопасности лишь ремни – подушек нет, хотя, если честно, столь большому, тяжелому (полная масса больше 2,5 т) и степенному автомобилю они нужны куда меньше, чем маленькой быстроходной легковушке. Тормоза под стать коробке – мягкие и внятные. Антиблокировочной системы на тестовой машине не оказалось, хотя в серии она должна появиться.

* * *

Главное достоинство китайских автомобилей – низкая цена. За это им прощают и «вторую свежесть», и несовершенство конструкции, и скромность отделки. Мини-вэн DFM не исключение, римейк удачного «Спейс Гира» почти четвертьвековой давности продают за весьма привлекательные 495 тыс. руб. или $17 750 – другого такого предложения в этом классе нет. Так что нижегородскому вагону можно прогнозировать неплохие рыночные перспективы, хотя и в весьма специфическом малочисленном сегменте. □

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



FORD FOCUS C-max

$18 080–25 140

Почти столько же стоит пятиместный «Форд C-max» с мотором 1,6 л/115 л.с. в начальной комплектации «Амбиент». Впрочем, она достаточно полная и включает, к примеру, четыре подушки безопасности и систему стабилизации ESP.

ЗР, 2005, № 1



CHEVROLET REZZO

$17 020–17 820

За $17 820 можно купить куда меньший по размерам «Рецпо», который в табели о рангах стоит на пару ступеней ниже. Автомобиль будет с мотором 1,6 л/90 л.с., ABS, четырьмя подушками, климат-контролем, малым электропакетом и аудиосистемой.

ЗР, 2007, № 2



Плотная компоновка короткого моторного отсека заставила перенести на капот воздуховоды вентиляции.



Сиденья третьего ряда компактно складываются над колесными нишами, почти не уменьшая объем грузового отсека.



Два коротких, один раскатистый

«Зум-зум, ура-а-а!» – должен восклицать покупатель, получая долгожданные ключи от «Мазды». Достоинства и недостатки «трешки», ее модификации и дополнительное оборудование изучал Максим Сачков. Фото: Георгий Садков.

Чуть больше трех лет назад дилеры стали принимать заказы на преемницу «Мазды-323». За новинкой сразу выстроилась длинная очередь, которая не иссякла и по сей день. Интерес подогрело прошлогоднее обновление – «трешке» освежили не только внешность, но и интерьер, улучшили шумоизоляцию, модернизировали подвеску, расширили список дополнительного оборудования (ЗР, 2006, № 9). Сегодня ожидание желанной комплектации может затянуться на полгода.

НА ПРИЛАВКЕ

Определимся с типом кузова, благо выбор небольшой – седан или хэтчбек. Разница в ценах одинаковых исполнений – 200 долларов, причем «трехобъемник», как ни странно, дешевле. Самую доступную «Маз-



Комплектация «Бейз».

Комплектация «Туринг».

Комплектация «Спорт».

ду-3» с кузовом седан предлагают в комплектации «Бейз» за $17 600. Предложение в этом классе не из дешевых, правда, и арсенал не такой уж бедный – шесть подушек безопасности, ABS, передние стеклоподъемники и зеркала с электроприводами, водительское сиденье с регулировкой по высоте, радиоприемник с четырьмя колонками. Можно дополнить базовое исполнение опциями, хотя на начальном уровне предложения ограничены – кондиционер ($1000) и «металлик» ($400).

Поэтому многие выбирают комплектацию «Туринг», которая дороже почти на 2 тыс. долларов. Зато здесь полный электропакет, даже дистанци-

РАССМОТРИМ ВАРИАНТЫ

СЕДАН



Ситуация, когда седан дешевле хэтчбека, редкая. «Мазда-3» – исключение. Вероятно, и поэтому покупатели чаще присматриваются именно к седану. Другое неоспоримое преимущество перед хэтчбеком – больше багажник (413 против 346 л). И это вполне закономерно, ведь седан длиннее на 75 мм. Ради груза можно потеснить задних пассажиров, сложив маленькую или большую часть сиденья, или отдать все пространство за передними креслами под поклажу. Еще одно достоинство «трехобъемника» – благодаря выгодной аэродинамике он немного выигрывает у хэтчбека в «максималке» и расходе топлива на высоких скоростях.



ХЭТЧБЕК



Как и седан, может похвастать почти идеальной формой багажника. Но и здесь складывается только спинка, а значит, прощай ровный пол. В грузопассажирском варианте поклажи поместится куда больше, чем в автомобиль с трехобъемным кузовом. Проем багажного отделения примерно метр на метр, да и в длину на 1,7 м можете смело рассчитывать – превращать «трешку» в грузовик все-таки не стоит, а перевезти пару велосипедов ей вполне по силам. Кроме того, у покупателей «Мазды-3» с кузовом хэтчбек в комплектации «Спорт» больше возможностей подобрать дополнительное оборудование. И, кстати, только в этом кузове выпускают заряженную версию «Мазда-3 MPS».





Комплектация «Туринг» (для модификации с «автоматом»).



Емкий «бардачок», широкие карманы в дверях, ларчик-подлокотник между передними сиденьями – есть куда побросать мелочевку.





Комплектация «Спорт».

Заднее сиденье на троих лучше не делить. Двоим тут намного комфортнее, вдобавок к их услугам откидной подлокотник (правда, только в исполнениях «Туринг» и «Спорт»).



онное управление стеклоподъемниками, маршрутный компьютер, аудиосистема с CD-проигрывателем и управлением на руле. Внешне машины отличают по окрашенным в цвет кузова зеркалам, дверным ручкам, молдингам.

В комплектации «Туринг» можно заказать «трешки» не только с мотором 1,6 л (с 5-ступенчатой «механикой» или 4-ступенчатым «автоматом»), но и 150-сильным 2,0-литровым агрегатом. После рестайлинга в приложение к этому двигателю – 6-ступенчатая механическая коробка. Покупатели мощных модификаций получают в придачу климат-контроль вместо кондиционера, легкосплавные 16-дюймовые диски и систему динамической стабилизации DSC. Выбравшим 1,6-литровые версии остается докупить эти «бонусы» (плюс $1690). Получается,

СРЕДНИЕ ПО МОСКВЕ ЦЕНЫ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

Работа и запчасти	Стоимость, руб.
ТО-1 (20 тыс. км)	3400
ТО-2 (40 тыс. км)	6000
ТО-3 (60 тыс. км)	4300
Масло и фильтр	2650
Фильтр воздушный	930
Свечи зажигания	2700
Бампер передний в сборе	7500
Стекло ветровое	7700
Фара	8500
Крыло переднее	2300
Капот	8500
Дверь передняя	8200
Тормозные колодки передние (комплект)	3600

что доплата за 45 «лошадок» и примерно столько же ньютонметров составит почти 2 тыс. долларов. Многовато... но желающие находятся.

Замыкает список версия «Спорт», выделяющаяся аэродинамическим обвесом и оригинальным дизайном решетки радиатора и противотуманных фар, а также легкосплавными 17-дюймовыми дисками. На эти «трешки» устанавливают только 2,0-литровые двигатели, но в отличие от «Туринга» базовая комплектация дополнена датчиками дождя и освещенности, ксеноновыми фарами, более дорогой аудиосистемой. И без того высокую цену (почти 25 тыс. долларов) можно поднять еще на две-три тысячи, заказав высококлассную «музыку» с CD-чейнджером, кожаный салон, круиз-контроль или люк.

Официальная гарантия на «Мазду-3» – три года или 100 тыс. км. Столь продолжительный срок уже не диковинка, подобные условия предлагают многие производители. Но не все из них растягивают межсервисные интервалы до 20 тыс. км. Кстати, расценки на обслуживание божеские, а вот оригинальные запчасти (особенно кузовные) и работа недешевы.

Матчасть изучили? Переходим к практическим упражнениям на примере хэтчбека с мотором 1,6 л и «автоматом».

ЗА РУЛЕМ

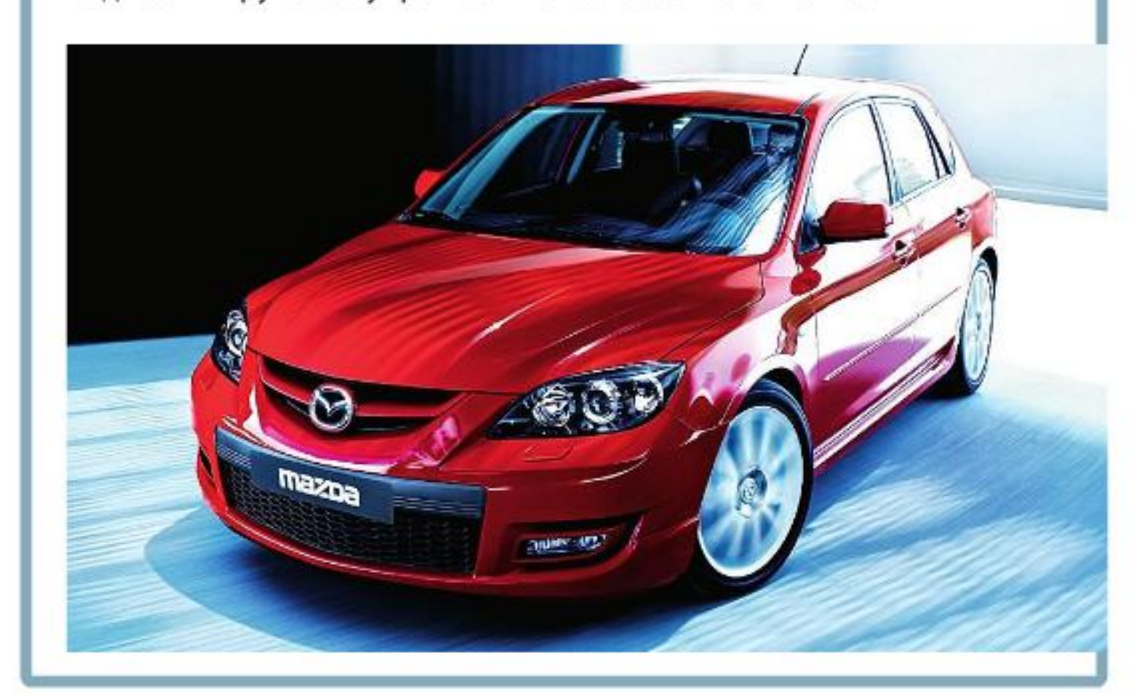
Стоит открыть дверь, понимаешь: интерьер привлекателен, как и внешность. Один приборный щиток, например, достоин нескольких минут бесцельного созерцания. Добротные, прилежно и со вкусом подобранные материалы, да и качество сборки не подкачало. Пожалуй, даже привередливый ценитель не выкажет серьезных претензий.



Обязательный атрибут всех комплектаций – «докатка». Для наших условий это хуже, чем полноценное колесо, но куда надежнее герметика, пригодного лишь для заделки небольших проколов.

«МАЗДА-3 MPS»

Особняком стоит заряженная версия «трешки» с шильдиком MPS – она серьезно отличается от родственников. Под капотом 260-сильный бензиновый «турбо», разгоняющий хэтчбек до сотни за 6 с. На спортивный лад настроены подвески и рулевое управление, а усмирить монстра помогают мощные дисковые вентилируемые тормоза (подробнее ЗР, 2006, № 12). MPS предлагают в богатых комплектациях – EB2 и EB3. Достоинства последней – круиз-контроль и более дорогая аудиоаппаратура. Цены – $31 800 и 32 990 соответственно.



КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И ЦЕНЫ НА РАЗНЫЕ КОМПЛЕКТАЦИИ

	Base	Touring	Sport
1,6 МКП 105 л. с., 11, 2 с, 185 км/ч, 6,9 л/100 км	$17 600	$19 500	–
	$17 800	$19 700	–
1,6 АКП 105 л. с., 12,6 с, 177 км/ч, 7,6 л/100 км	–	$20 700	–
	–	$20 900	–
2,0 МКП 150 л. с., 9,1 с, 209 км/ч, 7,9 л/100 км	–	$23 100	$24 600
	–	$23 300	$24 800

Данные о мощности двигателя, максимальной скорости, разгонной динамике и расходе топлива в смешанном цикле приведены для седанов. Для модификаций с другими кузовами показатели могут незначительно отличаться. . ■ – Седан. ■ – Хэтчбек.



КОМПЛЕКТАЦИИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

	Base	Touring	Sport
Аэродинамический обвес	–	–	+
Система стабилизации DSC	–	–/+*	+
Иммобилайзер	+	+	+
Радиоприемник с CD-проигрывателем, 4 динамика	–	+	–
Радиоприемник с CD-проигрывателем, 6 динамиков	–	–	+
Фронтальные, боковые подушки и занавески	+	+	+
Сиденье с регулировкой поясничной поддержки	–	+	+
Маршрутный компьютер	–	+	+
Передние стеклоподъемники	+	+	+
Задние стеклоподъемники	–	+	+
Подогрев передних сидений	–	+	+
Центральный замок с дистанционным управлением	–	+	+
Кондиционер	–	+	–
Климат-контроль	–	–/+*	+
Противотуманные фары	–	+	+
Омыватель фар	–	+	+
Датчик дождя	–	–	+
15-дюймовые стальные диски	+	–	–
16-дюймовые легкосплавные диски	+	–/+*	–
17-дюймовые легкосплавные диски	–	–	+

**Для модификации с моторами 1,6/2,0 л.*

Впрочем, здесь не только красиво, но и комфортно. Приборы и органы управления – перед глазами и под руками, щедрые диапазоны регулировок сиденья (даже в минимальной комплектации есть «лифт») и над головой достаточно воздуха, что непременно понравится тем, кто выше среднего. Для пущего удобства руль настраивается по высоте и в продольном направлении. Похвалил бы и сиденье с неплохой боковой поддержкой, но подушка коротковата.

А как хорошо «спеты» двигатель и коробка! Партию свою они исполняют тихо и плавно, своевременно следуя команде дирижера, сидящего за рулем. Спокойным водителям такая музыка наверняка придется по душе, а вот любителей быстрой езды огорчит – под ритм, который задают агрегаты, особо не погарцуешь. Пожалуй, упрекну этот дуэт в резком старте. На сухом покрытии водитель и пассажиры качают головами, а на скользкой дороге колеса мгновенно срываются в пробуксовку, заставляя нервничать систему стабилизации. Кстати, электроника частенько перегибает палку – излишне перестраховывается при динамичном разгоне, не давая двигателю выложиться на все сто.

«Мазда» достойно расправляется с ямками и кочками – чувствуется, что у подвесок неплохой запас энергоемкости. При этом и в поворотах «трешка» ведет себя понятно, не доставляя неприятных сюрпризов. Правда, примерную оценку за поведение я бы ей все-таки не поставил. На шоссе она позволяет себе вольности, заставляет водителя подруливать. При этом на повороты рулем реагирует чутко, поэтому на высоких скоростях расслабляться не приходится.

«Мазда-3», как и другие автомобили, наделена достоинствами и не лишена недостатков. Но последних на чаше весов оказывается меньше, и поэтому число поклонников модели растет. Кстати, присматривающимся к «трешке» стоит учесть, что в ближайшее время цены на нее повысят. Хотя очереди от этого вряд ли уменьшатся… □



FORD FIESTA

1,6 л, 100 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация Ghia, опции, $18 850.

PEUGEOT 207

1,4 л, 88 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, комплектация Sport, опции, 684 700 руб. ($25 400).

RENAULT CLIO

1,6 л, 110 л.с., автоматическая 4-ступенчатая коробка передач, комплектация Dinamique, опции, $20 308.

В честь маленького льва

Он пришел на отечественный рынок с шумной и несколько фривольной рекламой, яркими плакатами вдоль магистралей. Каков этот «Пежо», «созданный для удовольствия», на фоне конкурентов-одноклассников, выяснял Сергей Воскресенский. Фото: Георгий Садков.

Наверное, уже сейчас можно предположить, какой станет «Фиеста» в будущем... Главное, чтобы она осталась «драйверской».



Они типичные «европейцы», созданные для загруженных городских улиц, тесных парковок и по-настоящему хороших шоссе. Такие машины популярны в Париже, Мюнхене, Риме, Барселоне. Мы, полагают многие, еще не «доросли» до небольших, отнюдь не дешевых, стильных и шустрых, но не слишком универсальных моделей. В душе, чего греха таить, считаем их «женскими машинками».

Возможно, это и так, но лишь отчасти. По крайней мере, наша, исключительно мужская компания с видимым интересом отправилась в небольшое зимнее путешествие на «Форде-Фиеста», «Рено-Клио» и главном виновнике теста «Пежо-207», который совсем недавно появился у дилеров.

КЛАССИКА ЖАНРА

Все-таки прав фотограф, окрестивший интерьер «Фиесты» немного «жмотским». Я ему про комплектацию «Гиа», стосильный двигатель 1,6 л, климатическую установку, «автомат», люк и кучу других опций. А он знай гнет свое: пластики жесткие, да и стиль, невзирая на рестайлинг, какой-то обыденный. И пусть регулируемый по высоте руль обшит кожей, и «музычка» явно не из бюджетных – это еще не значит, что все остальное должно понравиться. Приходится приспосабливаться к простеньким, невыразительным сиденьям, притираться головой к ребру люка, контролировать нависающее справа плечо соседа. Хотя, присидевшись и присмотревшись, понимаешь: основной водительский инструментарий подогнан на редкость грамотно. И что-то неуловимо меняется, когда перестаешь рассматривать «Форд», а делаешь с машиной то, для чего она, собственно, предназначена.

Вот когда «Фиеста» спешит продемонстрировать свой истинный характер! Попытка по привычке придраться к «автомату» легко отбита – более того, через некоторое время я нахожу эту, на первый взгляд самую обычную, четырехступенчатую автоматическую коробку почти идеальной. В большинстве ситуаций она отлично заменяет «механику»,

FORD FIESTA



Простенькие сиденья, такой же интерьер. В нем напрочь теряются признаки одной из самых дорогих комплектаций.

Последнее обновление автомобиля прошло в 2006-м. На рынке присутствуют версии с кузовами 3- и 5-дверный хэтчбек.

- **Двигатели:** бензиновые 1,3–1,6 л (70–100 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая «механика» или роботизированная, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Ambiente, Comfort, Trend, Ghia.
- **Цена в России:** $11 890–20 720.



Русификация маршрутного компьютера – хороший тон.



Люк с «ручным приводом»: слегка архаично, но удобно.

Задние пассажиры сидят плотненько: на пределе по коленям, по высоте, да и низковато.

Багажное отделение объемом 252 литра вполне можно назвать рациональным.

Общая оценка

7,7

FORD FIESTA – быстрый, эмоциональный, отлично управляемый. С практичностью так себе, зато заслуживает приза наших – водительских симпатий.

+ **Бойкий тандем двигатель–«автомат», удобные тормоза, выверенная управляемость, рациональный багажник.**

– **Шум, жесткие, недостаточно энергоемкие подвески, скромный дорожный просвет.**

позволяя ездить быстро, напористо, с огоньком.

Едет машина здорово, но мотор откровенно шумноват, да и жесткие подвески сильно недолюбливают наши колдобины. Чуть зевнул и сразу раздается громкое «бух». Зато у этой заводной «штучки» весьма добротная и при этом эмоциональная управляемость, благодаря которой напрочь забываешь про зимние шины и ледяную корку под колесами. Автомобиль ведет себя настолько понятно и ожидаемо, что через пару десятков километров думаешь: с ним я бы отправился в любое, самое сложное путешествие.

НЕЭКСТРЕМИСТ

Он словно преследует, возникая на страницах журналов, буклетов, на экранах мониторов на перекрестках… Он, как положено новичку, так и купается в лучах всеобщего внимания.

Потрясающей чистоты линии кузова, хищная, нагловато-напористая улыбка переднего бампера, иллюминаторы противотуманок, стеклянная крыша… Нельзя не согласиться с оценкой создателей: 207-й действительно «энергия, бьющая через край». Когда это создание, посверкивая всеми фарами, догоняет вас на автостраде, хочется освободить дорогу. И ведь ни за что не догадаешься, что под капотом у расфуфыренного «львенка» вполне «бюджетный» мотор объемом 1,4 (88 л.с.) литра. Обмануться заставило прекрасное оснащение комплектации «Спорт».

Поначалу едва слышный голос практика лишь однажды возражает против этого вели-

Красив «львенок», выразителен! Ему бы практичности побольше... Помнится, у 206-го было несколько подвесочных «пакетов» для плохих дорог.



колепия. Почти метровый передний свес и скромный по российским меркам дорожный просвет (130 мм) заметно ограничивают свободу перемещений. Похоже, ею пожертвовали ради «пятизвездной» безопасности.

Внутренний ропот усиливается, едва оказываешься в салоне. Кожа, стильные обводы передней панели – все это вторично. Не дает покоя мысль о парктронике, ведь чувство габарита размыто до предела.

Здесь, в отличие от «Фиесты», в каждой кнопочке, рукояточке чувствуешь стиль, вокруг отменного качества мягкие пластики, а на центральной консоли сияет яркими указателями температур раздельный (!) климат-контроль. Да и вширь мы с пассажиром «разъехались» довольно свободно. Правда, коллега норовит сильнее завалить спинку правого сиденья, жалуясь на низкий потолок. Ему, ростом за метр девяносто, здорово мешает ребро на стыке потолка и стеклянной крыши.

Соглашаюсь, тем более что сам не могу найти оптимум. Вроде бы все классно: крупная удобная баранка, «по-взрослому» регулируемая в двух направлениях. За ней стильная комбинация приборов, рядом насыщенная центральная консоль, удобный рычаг механической коробки… А вот неуютно, и все тут! Мешает короткая спинка сиденья, раздражают крупные, но неудобные наружные зеркала… Перемудрили с оригинальностью!

На ходу «Пежо» пытается быть светским львом: породистым, сильным, великодушным. Но получается немного угловато, как у подростка. Очевидно, нет смысла строго придираться к нечеткому механизму коробки передач и сетовать на дотормаживающие, помимо воли водителя, тормоза. Стоит похвалить резиново-тяговитый, а иногда даже темпераментный мотор, отметить внятный усилитель руля и явно настроенную на «гонщиков» управляемость. Именно последней «Пежо» и радует, и озадачивает одновременно.

На асфальте машина немного искусственно, но удиви-

PEUGEOT 207



Вроде бы обычный продукт, но как подан!

В российской версии «навигации» пока нет, экран отдан второстепенным функциям.



Пусть вас не обманывают три подголовника – сзади тесно.

Багажник практичен, под фальшполом полноразмерная запаска.

Весьма импозантная машина в 3- и 5-дверном исполнениях впервые представлена публике на Женевском автосалоне весной 2006-го.

- **Двигатели:** бензиновые 1,4–1,6 л (75–150 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая или роботизированная 2-Tronic, 4-ступенчатый «автомат».
- **Комплектации:** Urban, Trendy, Premium, Sport, GT.
- **Цена в России:** 410 000–697 500 руб. ($15 200–25 900).

тельно охотно ныряет в повороты, позволяя управлять собой едва заметными движениями руля. Даже на зимних шинах ее послушанию нет предела, хотя зачастую слишком импульсивные реакции, кажется, противоречат законам физики. Но по-настоящему заснеженная дорога вносит коррективы: автомобиль становится нервным, начинает сильно рыскать на прямой, не позволяя ни на секунду расслабиться. Более-менее резкое движение рулем моментально вызывает занос. Конечно, с ним довольно успешно справляется «продвинутая» система стабилизации, но, согласитесь, входить почти в каждый зимний поворот боком – это слишком!

К тому же подвески словно никак не могут решить, быть им спортивными или комфортными. На ровном асфальте «Пежо» предельно собран, подробно повторяет профиль дороги и довольно шумно реагирует на мелкие неровности. Стоит угодить на пологие волны или серьезные колдобины, подвески дают слабину – начинается интенсивная раскачка, отнюдь не укрепляющая спортивную репутацию 207-го.

Общая оценка **7,9**

PEUGEOT 207 – красив, необычен, отменно оснащен. С характером – перемудрили: очень уж непрост в общении, по крайней мере на зимней дороге.

(+) Выразительный дизайн, просторный спереди салон и очень насыщенный интерьер, интересная на асфальте управляемость.

(–) Дорог даже для новинки, непрактичен, тесен для задних пассажиров.

СИНОНИМ ПРАКТИЧНОСТИ

На фоне эмоционального земляка в симпатичной внешности «Клио» куда меньше желания удивить. В спокойных обводах кузова прежде всего взвешенность, рациональность. Понимание, что это одна из самых дорогих версий (1,6 л, «автомат»), приходит, лишь когда оказываешься внутри. Здесь

средоточие элементов сдержанной роскоши, пронизанной удобством и комфортом. Ни секунды не сомневаешься в добротности материалов, удобстве регулировок, возможностях климатической установки или вместимости ящичков и полочек.

Да, «Клио» не может похвастать регулируемым по вылету рулевым колесом, не предлагает разную температуру вокруг для водителя и пассажира. Пожалуй, спереди он немного теснее основного конкурента. Зато в сиденья влезаешь, словно в домашние тапочки, настолько правильны и рациональны формы и пропорции. Да и задним пассажирам на удивление комфортно, тогда как «Фиеста» и особенно «Пежо» существенно ущемляют их свободу. А еще – наконец появилось свободное место над головой.

«Автомобиль года» (правда, ушедшего) добротен и невозмутим. В нашем тесте «Клио» оказался самым сбалансированным.



Конечно, можно смириться с короткими и какими-то «бесполыми» подрулевыми переключателями, привыкнуть к невесомой и оттого излишне резкой тормозной педали. Зато без всяких скидок по достоинству оценил недюжинные возможности самого бойкого и резвого мотора, почувствовал очень неплохой уровень комфорта. «Клио» – самый тихий, подвески гораздо лучше, чем у остальных, справляются с неровностями. И все же, боюсь, мне никогда не стать истинным ценителем современного автомобиля, «сделанного на компьютере».

Ох уж эти электронные начинки! Кажется, освоился, нашел оптимум во взаимоотношениях с машиной. Но изменились условия, стала сложнее дорога, и все приходится начинать заново. Взять, например, коробку. В отличие от «Фиесты», на «Клио» автоматическая трансмиссия поначалу выглядит современней. Она хорошо адаптируется к манере водителя, эффектно подтыкает передачи при торможении двигателем, что «Форду» и не снилось. Но рваный ритм езды «Рено» не по нраву. Увеличиваются паузы на поиск нужной передачи, суетливыми, а иногда просто лишними становятся переключения. Такое впечатление, что коробка обременена избытком

RENAULT CLIO

Нынешнее, третье по счету поколение «Клио» с 3- или 5-дверным кузовом хэтчбек дебютировало летом 2005-го.

- **Двигатели:** бензиновые 1,2–1,6 л (75–110 л.с.).
- **Коробки передач:** 5-ступенчатая механическая, 4-ступенчатая автоматическая.
- **Комплектации:** Authentique, Dynamique, Expression.
- **Цена в России:** $15 749–20 308.



Добротно, удобно, дорого – ощущения от автомобиля классом выше.



Комбинация приборов – дань традиционному стилю.

Конечно, экран дисплея несколько скромнее, чем у земляка «Пежо», но не уступает по объему информации.

В троих не уверен, но двум пассажирам вполне комфортно.

Багажник глубок и просторен, только доставать запаску из-под машины не очень удобно.

взаимосвязей, а на «размышления» нужно время.

Другой недостаток – «синтетический» усилитель руля. На асфальте его упругость кажется правильной и понятной, почти идеально соответствующей энергичным реакциям машины. А вот на скользкой дороге он фальшивит. Вроде бы по-прежнему нагружает баранку добротной обратной связью. Однако вы теряете связь с автомобилем, лишь приблизительно догадываясь, например, о начале скольжений передней оси, пробуксовке одного из ведущих колес. Все это «фильтруется» электроникой.

ТЕОРИЯ ОДИНАКОВЫХ ВЕЛИЧИН

Подводя итоги, мы долго спорили. Нет, не о достоинствах (они как раз очевидны) – скорее о недостатках, об их весомости применительно к идеологии того или иного автомобиля. Первоначальные шансы стать потенциальным лидером теста у каждого из трех автомобилей были равные. Ведь на их разработку и подготовку к производству создатели затратили, наверное, примерно одинаковое количество средств, времени, людских ресурсов. Правильнее всего распорядились всем этим у «Рено», сделав ставку на практичность и высокий уровень комфорта. Попытка сделать из «Пежо-207» светского льва привела к перераспределению средств в пользу внешности и оригинального интерьера. Ну а «Форд-Фиеста», даже с «автоматом», – праздник для водителя-гурмана. Жаль, на остальном немного сэкономили…

Общая оценка **8,2**

RENAULT CLIO – в первую очередь борется за качество жизни и добротность ощущений. Комфорт в «Клио», как в автомобиле классом выше, хотя отчасти именно в этом источник его недостатков.

(+) Удобный интерьер, простор для пассажиров, хорошее оснащение, комфорт, большой дорожный просвет, добротность на ходу.

(–) В управлении порой слишком дистанцирован от водителя.

Автомобили на тест предоставлены российскими представительствами компаний «ФОРД», «ПЕЖО», «РЕНО». Отдельная благодарность конькобежному центру Московской области «Коломна».



Сергей Воскресенский:
«Они по-прежнему дороги и часто не очень практичны. У каждого свой характер, свой взгляд, в том числе… на будущее в России. Полагаю, оно будет радужным у моделей, способных совмещать самые разные, порой противоречивые качества».

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



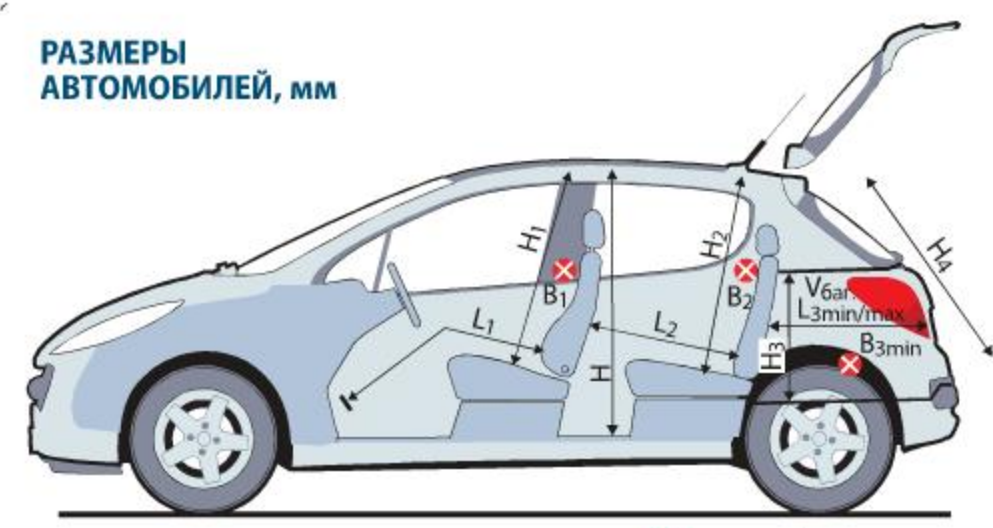


Общие данные	FORD FIESTA	PEUGEOT 207	RENAULT CLIO
Размеры, мм:			
длина/ширина/высота	3918/1685/1464	4030/1720/1473	3985/1720/1495
база	2486	2540	2575
колея спереди/сзади	1474/1444	1475/1470	1470/1470
Радиус поворота, м	5,2	5,2	5,4
Масса снаряж./полная, кг	1146/1540	1155/1750	1190/1680
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,9	13,3	12,2
Максим. скорость, км/ч	179	183	186
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/45	АИ-95/50	АИ-95/55
Расход топлива, л/100 км: загородный/ городской/ смешанный цикл	5,8/10,2/7,4	5,2/8,5/6,4	6,1/10,0/7,5
Двигатель			
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/ число клапанов	P4/16	P4/16	P4/16
Рабочий объем, см³	1596	1361	1598
Степень сжатия	11,0	10,2	9,8
Мощность, кВт/л.с.	74/100 при 6000 об/мин	65/88 при 5250 об/мин	82/110 при 6000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	146 при 4000 об/мин	133 при 3250 об/мин	151 при 4250 об/мин
Трансмиссия			
Тип	переднеприводная	переднеприводная	переднеприводная
Коробка передач	A4	M5	A4
Передаточные числа I/II/III/IV/V/з.х.	2,88/1,57/1,0/0,7/2,3	3,42/1,81/1,28/0,98/0,77/3,58	2,72/1,5/1,0/0,71/2,05
Главная передача	4,28	4,06	3,65
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»	типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза:			
передние	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
задние	барабанные	барабанные	дисковые
Размер шин	175/65R14	185/65R15	185/60R15

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	FORD FIESTA	PEUGEOT 207	RENAULT CLIO
Рабочее место водителя			
Сиденье	7	8	9
Органы управления	8	9	8
Обзор	8	7	8
Салон			
Передняя часть	7	9	8
Задняя часть	7	6	8
Багажник	8	8	8
Ходовые качества			
Динамика	9	8	8
Тормоза	8	7	7
Поведение на дороге	9	8	8
Комфорт			
Шум	7	8	9
Плавность хода	7	8	9
Климат	8	10	9
Приспособленность к России			
Геометрическая проходимость	7	6	9
Сервис	8	8	8
Эксплуатация	8	8	7
Общая оценка	**7,7**	**7,9**	**8,2**

РАЗМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, мм



– поперечный размер

Модель	FORD FIESTA	PEUGEOT 207	RENAULT CLIO
L_1	940–1105	940–1145	915–1115
L_2	620–810	535–760	565–805
H	1185	1200	1208
H_1	990	1025	1015
H_2	935	900	955
B_1	1355	1365	1380
B_2	1295	1300	1342
$L_{3min/max}$	650/1170	715/1310	640/1300
B_{3min}	1015	1035	1030
H_3	575	500	552
H_4	770	705	760
Дорожный просвет, мм	140	130	152



В ожидании обещанного

Забота производителя об улучшении своей продукции похвальна. Особенно если продукция эта – «УАЗ-Патриот». С обновленной машиной знакомился Игорь Твердунов. Фото: Георгий Садков.

Общение с «Патриотом» первого поколения оставило не слишком приятные впечатления. Многое из того, что ломалось, гремело и отвратительно работало, обещали исправить в машине 2007 модельного года. И вот модернизированный УАЗ – передо мной. Ну, уважаемый, чем порадуете?

Первое, чего нельзя не заметить – сиденья «а-ля «Саньён». Красивые, достаточно удобные, с дополнительными регулировками по высоте. Задний диван теперь складывается по частям буквально одним движением руки. Причем сделать это можно как из салона, так и из багажника. Под сиденьями – ниши для инструмента и всякой всячины. Жаль только, места впереди не прибавилось: в огромном автомобиле рослому водителю явно тесновато. Да и сзади ногу на ногу уже не закинешь, хотя коленки никуда не упираются. Первый плюс «Патриот» зарабатывает с ходу… и тут же отыгрывает назад – из новых кресел невозможно создать что-то, даже близко похожее на спальное место: ровной площадки не получается. А ведь прежний «Патриот» отучил меня брать с собой на природу палатку.

На ходу приятно порадовали тихая раздаточная коробка и удобные, эффективные тормоза. Под машиной ничего не воет, а чтобы остановить ее, теперь достаточно легкого нажатия на педаль. К тому же и ABS имеется. Секрет «раздатки» открылся быстро – агрегат на машине только что заменили… по гарантии. Двух дней хватило, чтобы вновь появился стук, металлическое лязганье и самопроизвольное выключение пониженной передачи. Чуда не случилось, а модернизированная «раздатка» пока только ожидается.

Установку импортного вакуумного усилителя, главного тормозного цилиндра и антиблокировочной системы откладывать было нельзя – с отечественными тормозами машина замедлялась из рук вон плохо, а это важнейший аспект безопасности. Вообще, обновленные тормоза – самое заметное и ценное, на мой взгляд, приобретение автомобиля.

Жаль, что в перечень модернизированных узлов не попал гидроусилитель руля. Новый обещают в ближайшем будущем, а пока все по-прежнему: руль совершенно «пустой», что особенно заметно на шоссе. Чем выше скорость, тем больше тяжеленная машина своевольничает, ерзает по дороге.

Производитель явно боролся с безобразиями в моторном отсеке. Формованные шланги отопителя проложены



«Патриот» по-прежнему силен на бездорожье. И все так же его водителю нужен помощник, чтобы «ловить» вылетающую пониженную передачу. Где ты, новая, или хотя бы модернизированная «раздатка»?



Салон смотрится вполне современно, а его главная новинка – новые корейские сиденья…

…они красивы, удобны, прочны, имеют регулировку подушки…

…только в спальное место раскладываются не очень удачно.



Под задним сиденьем – удобные емкости для инструмента.



UAZ PATRIOT



Производится с осени 2005 года. Модернизированная версия представлена в конце 2006-го.

- **Двигатель:** бензиновый 2,9 л (128 л.с.).
- **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая; 2-ступенчатая раздаточная коробка, подключаемый передний мост.
- **Комплектации:** пять вариантов.
- **Цена:** 425 000–490 000 руб. ($16 200–18 700).
- **Тестовый автомобиль:** комплектация «Лимитед», 490 000 руб.



Блок управления светом обрел новые функции, но по-прежнему ненадежен. Кнопка включения задних противотуманных фонарей срабатывает через раз.



Задний отопитель получил дополнительные нижние дефлекторы. Клавиша управления теперь доступна задним пассажирам.

Главная новинка сезона: импортные вакуумный усилитель, главный тормозной цилиндр и ABS.



Антиблокировочную систему установили, а вот ее провода проложили, мягко говоря, не совсем удачно.





Особенности сборки: чтобы подсоединить трубку, надо немного покорежить корпус топливного фильтра.



Это реле , похоже, уже меняли. Только оригинального не нашли.

«УАЗ-ПАТРИОТ» 2007 года – шагнуть широко и разом решить большинство проблем не удалось. Ну что ж, можно семенить мелкими шажками, только ноги надо переставлять часто. Когда следующая модернизация?

 Высокая проходимость, вместительный багажник, надежные импортные узлы и агрегаты, умеренная цена.

 Нет выбора двигателей, проблемы с качеством отечественных комплектующих, огрехи сборки.

в обход острых углов. Верхний патрубок радиатора не трется теперь о клапанную крышку. Зато нижний так и лежит на рулевом редукторе. Жаль, морозная погода не позволила проверить, каков теперь температурный режим под капотом. На ранних «патриотах» мотор в жару перегревался, да и в салоне устраивали баню горячие моторный щит и пол.

Под днищем теперь установлен каталитический нейтрализатор, под капотом прописался адсорбер паров бензина. Новый «Патриот» – любитель природы: выполняет нормы Евро II.

Из приятных мелочей – площадка для левой ноги водителя, хотя и довольно куцая, единый ключ для дверей и замка зажигания, более легкая педаль сцепления, дополнительная емкость под крышкой бокса между передними сиденьями, крышки бензобаков «на веревочке». Обещают, что больше не будет течь привод сцепления и тормозов, не станут потеть окна… А еще завлекают грядущим кондиционером и даже дизелем…

Судя по тому, что большинство изменений, внедренных и планируемых, явно направлены на устранение самых слабых мест, производитель отлично знает болячки своего детища. И даже, как видим, пытается с ними бороться. Лет через несколько «Патриот», избавившись от многочисленных недоработок, глядишь, и станет добротным автомобилем. Главное, чтобы это случилось раньше, чем его снимут с производства. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
UAZ PATRIOT

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4647
ширина	2080
высота	2000
база	2760
колея спереди/сзади	1600/1600
Снаряженная масса, кг	2070
Максимальная скорость, км/ч	150
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/87

Двигатель: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 2,7 л, 94 кВт/128 л.с. при 4400 об/мин, 218 Н·м при 2500 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М5, 2-ступенчатая раздаточная коробка

Ходовая часть: подвеска спереди – зависимая пружинная, сзади – зависимая рессорная; рулевое управление – червячное с гидроусилителем; тормоза спереди – дисковые вентилируемые, сзади – барабанные; шины 245/70R16

ЗА ТЕ ЖЕ ДЕНЬГИ



GREAT WALL DEER

$12 275–15 995

Полноприводный пикап китайского производства – ближайший ценовой конкурент «Патриота». В основе «Оленя» – японская конструкция двадцатилетней давности. Китайское качество далеко от идеала. Зато цена ниже, чем у «Патриота».

ЗР, 2006, № 12



FIAT DOBLO

$16 500–18 600

Итальянский «каблук» вполне потягается с УАЗом по вместимости. Ни о какой повышенной проходимости речи не идет. Полноприводные машины именитых фирм продают совсем за другие деньги.

ЗР, 2007, № 2



CHERY AMULET 1.6

Изготовитель	«Автотор», Калининград
Год выпуска	2006
В эксплуатации «За рулем»	с августа 2006
Пробег на момент отчета	15 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2006, № 10, 12

Полгода с чудо-ягодой

Сергей Клочков

«Чери-Амулет» редакция приобрела для участия в Первенстве заводской марки «60 часов» (ЗР, 2006, № 10) наряду с «Шевроле-Ланос», «КИА-Спектра» и «Волгой» ГАЗ-31105 с двигателем «Крайслер». Напомню, что «Амулет» – «россиянин» китайского происхождения: автомобиль собирают на калининградском заводе «Автотор» из машинокомплектов; остается еще добавить, что внешне автомобиль очень напоминает «СЕАТ-Толедо» начала 1990-х… Название марки созвучно и с английским «вишня», и с русским «черешня», но пишется по-своему. Одним словом, чудо-ягода!

Итак, первые два дня Первенства «Амулет» героически «привозил» 164 км/ч средней скорости, а утром третьего дня сошел с дистанции, преодолев 5904 км, – отказал модуль зажигания. Причем не весь, а лишь его половина! Кое-как, с раскаленной докрасна приемной трубой доковыляли на двух цилиндрах до наших механиков (последствия – на фото). Так «Чери» отправился на эвакуаторе в сервис, продержавшись на трассе чуть более 25 часов. Надо отдать должное оперативности ЗАО «Чери Автомобили РУС»: уже на следующий день автомобиль отремонтировали по гарантии, а нас заверили, что причиной неполадки был случайный брак.

«Чери» провел на скоростной дороге полигона немногим более суток, но ветровое стекло иссекли мелкие камушки, а в двух местах стрельнули трещины. Стекло заменили по страховке (для справки – операция стоит 12 200 руб.).

Полгода «Амулет» честно работал, не подкидывая проблем. А зимой принялся по утрам свистеть ремнем привода навесного оборудования. Выступив машину около сервиса, специали-

ОСОБЕННОСТИ И НЕИСПРАВНОСТИ



Из-за неисправности модуля зажигания во время заездов «60 часов ЗР» бензин горел в выхлопной системе.



При необходимости через огромную заднюю дверь можно загрузить длинномеры до трех метров.

Гибкое соединение не выдержало пламени; от высокой температуры также разрушился расположенный неподалеку чехол внутреннего ШРУСа.



Эффективно работает система вентиляции – ветровое стекло довольно быстро оттаивает даже при сильных морозах.

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ CHERY AMULET 1.6 (0–15 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
ТО-1 (1500 км)	4238
ТО-2 (10 000 км)	4926
Дополнительно: Закрепление генератора	168
Бензин АИ-92 (средний расход с учетом Первенства «60 часов» 12,4 л/100 км)	32 113
Итого (0–15 000 км)	**41 445**

сты обнаружили подклинивающий подшипник ролика натяжения (исправили по гарантии). Заодно нашли распустившееся крепление генератора.

За последние 3000 км «Амулет» не преподнес неприятных сюрпризов. Он уверенно держит траекторию. Правда, очень быстро на нем не поедешь, особенно по далеким от Москвы дорогам. На то две причины: плохо работающие на отбой передние амортизаторы и занудный вой выхлопной системы после 4000 об/мин. Впрочем, до этой отметки (и в том числе на законных 110 км/ч на пятой передаче) в машине ехать комфортно. За городом автомобиль расходует около 7 л бензина на 100 км, при езде по московским пробкам выпивает 9,7 л/100 км.

Вообще, «Амулет» пока оставляет о себе неплохое впечатление, учитывая его относительно невеликую цену – около $10 000. Если провести небольшие доводочные работы для устранения шероховатостей, можно добавлять еще одну букву r в название и получится полноценная «Вишенка». □

ЧТО НОВОГО?

При покупке редакционного «Амулета» был выбор между базовой, так называемой первой и «электрифицированной» второй комплектациями. Мы предпочли вторую – с электрическими стеклоподъемниками, электрозеркалами и литыми дисками (такая машина сегодня стоит 9999 долларов). Теперь прибавилась еще одна версия: с ABS и второй, пассажирской подушкой безопасности. В третьей комплектации (за нее придется выложить $10 899) также CD-магнитола с шестью динамиками. Оптимистичный светлый велюр нашего «Амулета» многим покажется непрактичным. С недавних пор модель выпускают и с темной отделкой. «Амулет» попрежнему остается одним из самых доступных в своем классе: за базовую машину просят 8999 долларов.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Ваша оценка китайских автомобилей?



31%	31%	38%
хуже отечественных	*на уровне отечественных*	*лучше отечественных*

GREAT WALL DEER G3

Изготовитель	«Грейт Уолл», КНР
Год выпуска	2005
В эксплуатации «За рулем»	с февраля 2006
Пробег на момент отчета	27 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале	2006, № 4, 10, 12



«Олень»-первогодок

Андрей Кочетов

Совсем недавно нашему «Оленю» (Deer) исполнился год. Позади 27 тысяч километров, в основном по дорогам Москвы и Подмосковья.

В самом начале эксплуатации автомобиль приятно удивил неприхотливостью и отсутствием отказов. Но ТО после 15 тыс. км восторгов поубавило – потребовали замены сальники в ступицах передних колес. Детали в принципе копеечные, но не рановато ли поизносились? Следующее плановое обслуживание (на 22-й тыс. км) выявило повышенный износ ремней гидроусилителя руля и кондиционера, подшипника ступицы правого переднего колеса и люфт маятникового рычага. Последние две детали заменили по гарантии. К чести сервисного центра эти запасные части оказались в наличии, наряду с маслами, фильтрами, свечами, ремнями, колодками...

К мотору особых претензий нет. В холода (ниже -15°С, правда, машина пока не видела) заводится неплохо, долива масла в межсервисный период не требует. Расход топлива для столь большого автомобиля приемлемый – 12–17 л/100 км и очень сильно зависит от манеры езды. Недостаток мощности особенно ощущается при обгонах на шоссе, но в городе и на бездорожье благодаря «короткой» коробке передач почти незаметен. По проходимости «Грейт Уолл» способен конкурировать даже с УАЗом (ЗР, 2006, № 12). Геометрия у длиннобазного шасси, конечно, не идеальная, ход подвесок маловат. Но если умело использо-

РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ GREAT WALL DEER G3 (0–27 тыс. км)

Статья расхода	Сумма, руб.
Расходы на содержание (0–13 000 км)	53 733
Из них на бензин	35 445
Расходы на содержание (13 000–27 000 км)	
ТО-3 (15 000 км)	11 068
ТО-4 (22 000 км)	14 894
Бензин (средний расход 15,1 л/100 км)	33 270
Итого (13 000–27 000 км)	59 232
Общие расходы (0–27 000 км)	**112 965**

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ



Ремни приводов навесного оборудования начали разрушаться после 20 тыс. км. Хорошо, что не порвались в дороге.



Замена свечей – процедура несложная, но чревата нарушением герметичности клапанной крышки из-за разбухания уплотнительных колец.



Ступичный подшипник прошел всего 22 тыс. км, а износ как после доброй сотни тысяч.

Эти свечи прослужили каких-то 7 тыс. км, но состояние изоляторов тянет на «смертный приговор».

НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ



Пластиковые «стекла» фар нынче в моде – дешевы и травмобезопасны, но очень быстро мутнеют и заметно ухудшают освещенность.



Пример невысокого качества комплектующих: уплотнитель бокового стекла расползается по «шву».

вать возможности автомобиля с прочной подвеской и внушительным клиренсом, аккуратно дозировать тягу, «Олень» послужит вам и на серьезном бездорожье.

Все бы ничего... Увы, свечи едва переживают межсервисный пробег 7000 км! Холодный мотор заранее напоминает о необходимости посещения «доктора»: с новыми свечами запускается с «полпинка», а тысяч через пять только с четвертого-пятого оборота коленвала. Причина, видимо, не только в качестве китайских свечей, но и в безнадежно устаревшей конструкции двигателя, который не любит высоких оборотов. Небольшой совет: если после долгой зимней стоянки и двух-трех попыток запустить мотор это не удалось – значит, свечи наверняка залиты. Придется их менять или прокаливать.

Гарантия по нынешним временам невелика – 2 года или 50 тыс. км, «зато» техническое обслуживание частое (каждые 7000 км) и дорогое. Но на собственном опыте убедились: такой интервал – не прихоть дилера, а необходимость. «Обратная сторона» неплохого вседорожника с большой грузоподъемностью и рекордно низкой ценой в классе – не только тесноватая кабина, но и необходимость неусыпного квалифицированного (а потому недешевого) контроля технического состояния. Некоторым утешением служит предсказуемость если не размеров, то периодичности затрат: межсервисные интервалы пикап переносит без отказов.

Итак, каждый километр за год потребовал в среднем 4,18 руб., из которых 60% (2,54 руб.) – затраты на бензин. Всего же за топливо и техническое обслуживание (без дополнительного оборудования и шин) уже отдали четверть первоначальной стоимости «Оленя». □

Кто «рулит» в автобизнесе?

Автомобильный бизнес – это не только (и не столько) конкретные заводы и дилерские центры, а в первую очередь люди, которые ими реально управляют. Рейтинг самых богатых лидеров автобизнеса России составили Александр Агибалов и Игорь Моржаретто.

На Западе принято гордиться своими успехами и состоянием, поэтому самые разные «рейтинги миллионеров» у них публикуют давно и попасть в них – очень престижно. С недавних пор появились такие и у нас в стране. Как правило, в этих увлекательных списках немало представителей автомобильного бизнеса. Поэтому и нам стало интересно: кто есть кто в этой отрасли? Для составления рейтинга авторы использовали только официальные данные ММВБ и РТС.

«ПРОМЫШЛЕННИКИ»

Почти все самые богатые и уважаемые люди, с чьей-то легкой руки именуемые «олигархами», в свое время приложили руку к созданию современного российского автопрома. Кому-то этот бизнес по душе и он остается в нем, а кому-то пришлось уйти. На самом верху в нашем списке – Олег Дерипаска, уроженец города Дзержинский Нижегородской области. Ныне ему 39 лет, а бизнесом он начал заниматься сразу после службы в армии, еще студентом физфака МГУ – сначала работал в страховой компании, потом занялся перепродажей алюминия, и пошло-поехало… Ныне он контролирует активы множества крупных компаний, которые на начало 2007 года оцениваются в 26 млрд. долларов. Правда, «автомобильная» доля в общей сумме не так уж велика – «Группа ГАЗ» (сюда входят Горьковский автозавод, Заволжский моторный, а также практически все автобусные заводы страны) оценивается «всего» в 1,1 млрд. долл. Но нам важнее, что в прошлом году она стала самой быстро развивающейся автокомпанией страны.

Алексей Мордашов чуть старше (ему 41 год); он из Череповца и начал свою карьеру в 1988 году экономистом одного из цехов металлургического комбината. Сейчас он контролирует более 90% акций «Северстали» (на сумму 12 млрд. долл.). Несколько лет назад решил заняться производством автомобилей и создал компанию «Северсталь-Авто» (УАЗ, ЗМА и т.д.). В конце января 2007 года он продал свою долю Вадиму Швецову (39 лет; ге-



САМЫЕ УСПЕШНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО БИЗНЕСА

Фамилия	Контролирует активов, млн. долл.	Контролирует предприятия
Дерипаска Олег	26 100	«Группа ГАЗ»
Мордашов Алексей	11 963	«Северсталь-Авто»*
Петров Сергей	1400	Группа компаний «Рольф»
Кочмазов Юрий	1050	Группа СОК
Швецов Вадим	506	«Северсталь-Авто»
Парамонов Михаил	300	ТагАЗ
Сатыев Евгений	255	Группа компаний «Автомир»
Тетерев Борис	250	«Муса Моторс», «БорисХоф»
Козловский Дмитрий	250	Компания «Инком-Авто»
Щербаков Владимир	150	«Автотор»
Митько Александр	137	Группа компаний «Автомир»
Пронин Владимир	100	«Дженсер»
Пономарев Игорь	100	«Дженсер»

**В конце января 2007 года А. Мордашов продал свою долю в компании «Северсталь-Авто» В. Швецову, но остался членом совета директоров.*

неральный директор ОАО «Северсталь-Авто»; он, кроме того, возглавляет советы директоров ОАО «Ульяновский автомобильный завод» и «Заволжский моторный завод»). Он тоже из Череповца; еще студентом Института стали и сплавов начал работать на «Северстали» (тогда – Череповецкий металлургический комбинат). Состояние менеджера сегодня оценивают в 506 млн. долл. Неизвестно, за сколько Вадим Швецов выкупил у владельца сталелитейного концерна «Северсталь» Алексея Мордашова его 49,3% акций, но теперь он владеет 58% акций «Северсталь-Авто». Г-н Мордашов остался в составе совета директоров, но перестал быть его председателем.

Основатель группы СОК Юрий Кочмазов (1956 года рождения) старательно избегает публичности, и, по большому счету, никто не может достоверно сказать, как расшифровывается название его компании. Слухи о происхождении капиталов тоже ходили разные (пересказывать не будем), но точно известно, что примерно с 1995 года он со товарищи начал торговать автомобилями «Лада», а затем сумел собрать в единую группу всех крупнейших поставщиков комплектующих АВТОВАЗа, да еще два сборочных завода – «Иж-Авто» и «Рос-Лада». Сам г-н Кочмазов контролирует активы компаний, которые ныне оцениваются в 1,05 млрд. долл.

Ростовчанин Михаил Парамонов (1961 года рождения) в свое время стал одним из первых кооператоров области; ныне – председатель совета управляющих группы «Донинвест», куда входит и Таганрогский автозавод (ТагАЗ). Несколько лет назад отошел от активной публичной деятельности. Но по-прежнему на почетном месте в списке самых богатых и влиятельных людей страны, поскольку контролирует активы на сумму свыше 300 млн. долл. А вот его старший коллега Владимир Щербаков (1949 года рождения) – пожалуй, самый «титулованный» в нашем списке: он прошел путь от инженера Волжского автозавода до первого зампреда Совета министров СССР. Он тоже в последнее время на публике не появляется, но по-прежнему лично руководит всеми процессами в группе компаний «Автотор». По нашим расчетам, контролируемый им пакет акций оценивается в 150 млн. долл.

Еще один из «отцов-основателей» нынешнего российского автопрома – бывший председатель совета директоров АВТОВАЗа Владимир Каданников (1941 года рождения) ныне от дел автомобильных отошел и занимается банковским бизнесом. Его состояние, по данным сайта «Рокфеллер», 35 млн. долл. Естественно, речь идет не о «наличке», а о доле бизнесмена в капитале разных предприятий.

«КУПЦЫ»

Далее в списке несколько фамилий, связанных напрямую с бизнесом, которого еще 15 лет назад в стране не было вообще; может быть, поэтому их имена широкой публике пока не слишком известны. Речь идет о создателях и собственниках крупнейших дилерских сетей. Видимо, самый успешный тут – отставной офицер Сергей Петров (1954 года рождения) – основатель и владелец группы компаний «Рольф». Шестнадцать лет назад он начал практически с нуля, а в прошлом году холдинг продал в России свыше 130 тыс. иномарок; в компании работает около 5 тыс. человек! Считается, что сам г-н Петров контролирует активы на сумму 1,4 млрд. долл.

Еще две фамилии, тоже знакомые лишь узкому кругу посвященных, – Александр Митько (1965 года рождения) и Евгений Сатыев (1964). 13 лет тому назад два бывших студента столичного физтеха – МФТИ, попробовав себя на всяких разных работах (говорят, Е. Сатыев трудился даже в оленеводческом хозяйстве на Чукотке!), основали компанию «Автомир». Сегодня это – один из крупнейших автомобильных мультибрендовых дилеров; Е. Сатыев контролирует активы на 255 млн. долл., А. Митько – на 137 млн. долл.

Дмитрий Козловский (44 года) в начале 90-х основал вместе с братом компанию «Инком». В 1993 году они разделили бизнес; с тех пор Дмитрий – основной владелец «Инком-Авто», компании, оборот которой скоро превысил 1 млрд. долл. в год. На его долю приходится около 250 млн. долл.

Основатель и глава крупных дилерских компаний «Муса Моторс» и «БорисХоф» – Борис Тетерев (1953 года рожде-



Олег Дерипаска



Алексей Мордашов



Вадим Швецов

Деньги, которыми владеют самые богатые люди, – по большей части условные; они не лежат в банке в виде золотых слитков, а работают – создают новые автомобили и рабочие места.

ния) «оценивается» в 250 млн. долл.

А завершают наш список совладельцы другой крупной дилерской компании – «Дженсер»: Владимир Пронин и Игорь Пономарев контролируют каждый по пакету акций в 100 млн. долл. Но быть даже в конце такого списка – очень почетно. И ответственно.

Потому что деньги, которыми владеют самые богатые люди, – по большей части условные; они не лежат в банке в виде золотых слитков, а работают – создают новые автомобили и рабочие места. И от хозяина этих условных денег (его опыта, знаний, удачливости, в конце концов) плюс еще от тысячи факторов (экономических, политических и т.д.) зависит, принесут они реальную, осязаемую прибыль или в один момент превратят его компанию в банкрота.

Недавний тому пример – история 25-летнего Николая Смоленского, сына известного банкира. В июле 2004 года он купил британскую фирму TVR, которая выпускала спортивные суперкары (по английским данным – за 27 млн. долл.). Говорят, чуть раньше приценивался он и к компании «Эм-Джи Ровер», но отступил перед натиском китайцев. И что же? Недавно компания TVR объявлена банкротом. Не важно уже, кто виноват – обстоятельства или неопытность владельца, но, похоже, вложенные деньги потеряны навсегда…

МОЛОДО – НЕ ЗЕЛЕНО

Увы, пока не принято у нас в стране гордиться успехом и богатством, многие лидеры бизнеса предпочитают оставаться в тени. Хотя, как нам кажется, это ложная скромность. Ведь если посмотреть на возраст лидеров российского автобизнеса, то средний показатель – 40–45 лет. В большинстве своем, кстати, они родились и выросли не в Москве (и даже не в Санкт-Петербурге!), а в самой что ни на есть провинции.



Владимир Щербаков



Сергей Петров

Практически каждый в конце 80-х – начале 90-х годов рискнул начать собственное дело (а все помнят, как это было непросто, особенно в те годы)… и выиграл!

Одним из результатов их деятельности стало то, что у каждого из нас теперь есть возможность купить любой современный автомобиль – дорогой или дешевый; обслужить его цивилизованно в современном сервисе, продать… Да мало ли что! И сценку из старого советского фильма, где герой – уважаемый человек! – униженно просит директора автоцентра заняться его «Жигулями», а тот на ходу небрежно так отвечает: «А у нас колодок нет и неизвестно, когда будут!» – нынешнее поколение уже не понимает. В этом тоже, между прочим, есть заслуга людей из нашего списка.

P.S. Стоимость контролируемых активов оценивалась по капитализации компаний, исходя из рыночных котировок на январь 2007 года.



Ленд-лиз, акт второй

За годы войны Советский Союз по ленд-лизу получил из США 350 тысяч автомобилей. Спустя 60 лет, похоже, набирает силу новый американский поток – теперь в Россию везут подержанные машины. Их путь проследил Игорь Моржаретто.

ПОД ШЛЕПАНЬЕ МОЛОТКА

…Я видел в кино, как работает биржа, но не понял ровным счетом ничего. Так же с первого раза совершенно невозможно понять, как работает американский автомобильный аукцион. В бесчисленные распахнутые ворота по фасаду бесконечно длинного здания одна за другой медленно въезжают чистые, нарядные машины, вокруг которых суетятся какие-то люди: на ходу открывают двери и капот, прикладывают к крыльям какие-то приборчики. За каждой дверью недлинный проезд – и через несколько минут машина оказывается уже с другой стороны здания. Но пока она тихо едет под крышей, вокруг кипят нешуточные страсти. В каждом проходе сидит на возвышении аукционист, который быстро-быстро говорит (с непривычки уловить слова совершенно невозможно); над ним то и дело загораются разноцветные табло. Время от времени его речь становится похожей на пулеметную очередь, в такт которой он шлепает по стойке длинной резиновой палкой яркого цвета (местный вариант молотка). Раз-два-три… Продано!

На аукционах в Америке продают львиную долю подержанных машин. Сюда они попадают из многих источников – дилерских центров (те, что вернулись по системе трейд-



ин), лизинговых контор, корпоративных парков, а также из банков, где оказались в виде залога. Всего в США постоянно работает около 150 аукционов, самый крупный из которых проводится вот уже полвека в маленьком городке Манхайм (штат Пенсильвания). Он знаменит двумя достопримечательностями – немецкой сектой амишей (они живут здесь уже 300 лет, но принципиально не носят современной одежды и не пользуются достижениями цивилизации, даже электричеством) и аукционом, где за один день продают до 9 тысяч машин!

Список автомобилей, которые выставят на продажу, вывешивается на сайте в интернете и публикуется в специальном бюллетене, но доступ к нему (как и к торгам) имеют только лицензированные дилеры. Аукцион занимается предпродажной подготовкой и проверкой на «чистоту» всех машин; их биографию дилер может проследить в интернете – от того момента, как она сошла с конвейера завода, до дня сегодняшнего (возраст машин здесь, как правило, не старше 5 лет). Теоретически примерно известна цена, которую попросят за машину, а также линия и номер в очереди. А дальше – все зависит от искусства диле-

Этот вседорожник будет продан на 13-й линии, очередь 152. Выпущен он в 2003 году, пробег – 81 тыс. миль



Каждый автомобиль, прежде чем попасть в аукционный зал, должен быть проверен, подготовлен и вымыт.

ра, который старается купить автомобиль подешевле, и опыта аукциониста, который хочет продать его подороже. В очередной раз шлепает резиновая дубинка – есть компромисс, машина уходит к покупателю.

Впрочем, у дилера есть еще один час, чтобы на площадке внимательно осмотреть купленную машину. Если выяснится, что продавец скрыл какой-то существенный дефект, тем более, влияющий на безопасность – сделку могут тут же признать несостоявшейся. А если автомобиль юридически «проблемный» – несет ответственность аукцион. И тут срока давности нет.

РУССКАЯ РЕЧЬ ВЕЗДЕ

Среди дилеров немало наших бывших соотечественников. У каждого – своя специализация, например вседорожники. Здесь они стоят недорого, комплектация, как правило, «люкс». При мне «Инфинити-FX45» выпуска 2004 года ушел за 22 тыс. долларов (новый в самой богатой комплектации стоит 49 тысяч!).

В последние два года в США появилось несколько специализированных компаний, которые занимаются поставками недорогих подержанных автомобилей в Россию, причем темпы наращивают от месяца к месяцу. Самая крупная – американская корпорация I-FEX, которая в прошлом году привезла в Москву полторы тысячи автомобилей.

– Мы многопрофильная компания, – рассказывает ее президент Андрей Могилянский. – А к идее поставлять автомобили в Россию пришли три года назад. Причин было несколько – в США машины стоят относительно недорого, быстро теряют в цене, а кредит на приобретение любой новой – уже давно 0%. Вдобавок доллар дешевеет по отношению и к евро, и к вашему рублю. Удивительно, но на тот момент секонд-хэндом занимались в основном коммерсанты-одиночки. Так что время мы выбрали правильное.

Правда, пришлось решить несколько проблем. Например, найти надежных партнеров в России, выстроить цепочку по доставке товара через океан, убрать из нее посредников, иначе конечная цена вырастала до небес… Изначально партнеры ставили задачу – за-



На аукционе в Манхайме через 33 линии в день проходит до 9 тыс. автомобилей.

рабатывать благодаря быстрому обороту относительно недорогих, популярных марок.

ДОРОГОЙ ПЕРЕВОЗ

В США трех-четырехлетняя «Элантра» оценивается в 6,5 тыс. долл. Но ее надо еще довезти до порта, затем переправить морем в Санкт-Петербург, заплатить все таможенные сборы, доставить в Москву, продать, перечислить государству все налоги, отдать зарплату продавцам и механикам... Вот и получается, что только за морем телушка – полушка, а здесь «Элантра» продается за 12–13 тысяч. Хотя, если судить по спросу, и такая цена покупателей очень устраивает. Ведь деньги они платят за современный автомобиль с гарантией дилера.

...В порту Элизабет (штат Нью-Джерси, недалеко от Нью-Йорка) готовили к отправке в Россию очередную партию автомобилей. Интернациональная команда грузчиков (тут азиатские, латиноамериканские и даже русские лица) загоняла в каждый контейнер по три машины, закрепляла, запечатывала, а потом отправляла на погрузку на судно.

– Долго приходится ждать очереди? – спросил я у менеджера.

– На погрузку? Не больше суток! Правда, до этого дня три-четыре уходит на то, чтобы все машины проверили работники таможни и других служб. Они контролируют чистоту документов, состояние спидометров (за «скручивание» пробега по американским законам положено уголовное наказание – до 5 лет!) Еще примерно 20 дней – и автомобиль выгрузят в Санкт-Петербурге или финском порту Котка. У финнов получается чуть дешевле, но потом надо проходить границу, поэтому крупные компании теперь выбирают дорогу прямо на Россию.

***

В прошлом году в нашу страну привезли и продали около 260 тыс. подержанных иномарок. Это нормально, ведь автомобильный рынок пока весьма горячий – спрос есть, и какой! Львиная доля поставок приходится на Японию, но государство, похоже, намерено с помощью мер технического регулирования постепенно закрыть этот канал. Из Европы давно уже везут в основном дорогие машины под заказ: невыгодно (уж такой сложился курс евро!). Так что, видимо, «американский поток» в ближайшее время будет расширяться. Таков новый вариант «ленд-лиза», который хоть частично помогает выиграть войну с дефицитом. □



В таких контейнерах автомобили отправляются в Россию – по три штуки в каждом.



Я собираю «хаммеры»!

Мы открываем новую рубрику – «Профессии», где собираемся рассказать о специальностях в автопроме и автобизнесе. Как получить ту или иную профессию, в каких специалистах на каком из российских предприятий есть нужда? В «шкуре» слесаря-сборщика побывал Игорь Моржаретто. Фото: Александр Батыру.

«АМЕРИКАНСКИЙ СПЕЦ»

…А вторая гайка предательски выскользнула из моих пальцев и ухнула куда-то в недра двери, в провода и механизмы…

– Что, замогилил гайку? – строго спросила моя наставница Елена Алексеевна.

– Да… – я виновато опустил голову. – Что теперь делать?

– В любом случае доставать придется, не может же «Хаммер» на ходу греметь, как ведро с болтами! Ты не переживай, ученик, у нас тоже гайки падали… Если повезло, она зависла на динамике – там магнит очень мощный; а не повезло – придется все разбирать…

Вот ведь, в первую же минуту работы сделал брак. Нет, все-таки повезло – достала бригадир Елена гайку!

– Аккуратнее надо, внимательнее, у нас тут работа тонкая… А за брак карают очень строго!

Общая задача бригады – за восемь часов смены собрать 10–20 кузовов американских вседорожников «Хаммер», «Шевроле» или «Кадиллак»; на нашу смену выпало 10 огромных H2. В Калининград они



Инструктаж проводит лично начальник производства Виталий Мальцев.



приходят разобранными (примерно 1500 мелких и не очень деталей); тут вседорожники собирают, проверяют и отправляют покупателям.

Между прочим, каждый из семи членов бригады в своем роде универсал и досконально знает десятки операций! Мне, например, показали, как крепят фары (на «Автоторе» ставят новые, соответствующие европейским требованиям, для чего приходится полностью переделывать 13 жгутов проводки), противотуманки, сиденья, зеркала заднего вида, радиатор охлаждения и т.д. В общем, все были при деле, и я тоже старался помогать изо всех сил (или хотя бы не очень мешать). Так незаметно прошло восемь часов смены. Не скажу, что меня полностью приняли в бригаду, но и чужим считать перестали, хотя посмеивались над моей неуклюжестью и странными вопросами. Например, зачем надо снимать на крыше красные светоотражатели и вынимать оттуда лампочки, а потом пластмассовые корпуса ставить на место?

– Все очень просто, – объяснили мне. – У себя в США «Хаммер» проходит по разряду грузовиков – там ему положены «габариты» по периметру кузова. А у нас он попадает в категорию легковых машин, значит, обязаны отключить иллюминацию!

Век живи – век учись… Мне прощали ошибки, только следили в семь пар глаз, чтобы не напортачил: на каждом этапе качество сборки проверяют строгие сотрудники ОТК в ярких желтых халатах. За брак отвечают – морально и материально. Капитализм, однако…

Кстати, реально попасть в бригаду Елены Алексеевны очень трудно: народ тут давно сработался (несмотря на разницу в возрасте – от 25 до 50 лет) и получает даже по меркам «Автотора» очень неплохо: у «американского спеца» в месяц выходит по 19–20 тысяч рублей, а когда случается выходить внеурочно – и больше.

РАБОЧИМ БЫТЬ… ВЫГОДНО!

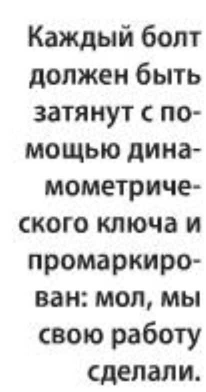
Автомобили начали строить в Калининграде ровно 10 лет назад и первых работников набирали где могли (на оборонных предприятиях, которые к тому времени закрывались, из бывших моряков, рыбаков и военных); главное, чтобы имели техническое образование и желание работать. Обучали на месте с помощью иностранных специалистов, самых перспективных отправляли в Германию и Корею. Так работает система и сейчас, только на месте учат уже свои, а вот стажировку за границей проходят практически все. Только география расширилась – Южная Корея, США, Германия, Польша, Словакия, Китай… Так ведь и модельный ряд вырос!

По-прежнему главное требование при приеме – техническое образование и (желательно) опыт. Если нет – не страшно, научат. За выпускниками двух местных лицеев (бывших ПТУ) и двух вузов, где готовят специалистов, близких по профилю, кадровики наблюдают целенаправленно, приглашают пройти практику, а по окончании – устроиться на завод. Тем, кто соглашается, положены приличные подъемные.

Кстати, соглашаются все больше и больше, работа на



Если бы не Елена Алексеевна, ни за что бы я эту гайку не достал!





Каждый болт должен быть затянут с помощью динамометрического ключа и промаркирован: мол, мы свою работу сделали.



Кузова от поста к посту перекатывают вручную. Как раз для меня работа!



Это я сам крепил задние сиденья!

КАК СТАТЬ АВТОМОБИЛЬНЫМ ЖУРНАЛИСТОМ?

Прискорбно, но факт: в России нет ни одного вуза (ни частного, ни государственного), который готовил бы профессиональных автомобильных журналистов. Между тем сейчас в стране выходит больше трех десятков федеральных автомобильных изданий; есть свои собственные чуть не в каждом регионе. Прибавьте специализированные программы на радио и телевидении, рекламные агентства… Так что потребность в квалифицированных специалистах есть, а вот кадров, увы, не хватает…

Чтобы понять, где их «куют», мы провели социологическое исследование в рамках редакции журнала «За рулем». Из 32 ее творческих работников (редакторы, фотокорреспонденты) у 75% – высшее образование, таких – 24, еще у четверых неоконченное высшее и у двоих – среднее специальное (причем по профессии: фотография!).

Большинство дипломированных специалистов (так уж получилось!) закончили технические вузы, причем пальма первенства у профильных: автодорожного (МАДИ) – шесть человек и автомеханического (МАМИ) – трое. Двое наших редакторов – в прошлом офицеры (капитан второго ранга и майор!). Отличные автомобильные журналисты получились из выпускников МГУ (химфак), МВТУ им. Баумана, МИЭМа, МАИ, МАТИ, МИРЭА, Рижского политеха, Горьковского университета, Московского полиграфического, ВТУЗа ЗИЛ (все названия приводим по старому, привычному для нас написанию)… Есть среди нас и несколько гуманитариев, но они в меньшинстве, хотя от «неполноценности» не страдают, а, наоборот, гордятся, что за спиной – истфак désinstituta или географический факультет университета. Трое сотрудников редакции имеют по два высших образования, а один – целых три!

А вот «чистых» журналистов (выпускников журфака МГУ) в ЗР всего двое (включая главного редактора), но это тоже ровным счетом ничего не значит. Потому что главное качество, чтобы стать сотрудником самого тиражного российского автомобильного издания, – любить автомобили. А еще – разбираться в современных тенденциях автомобильной моды и инженерной мысли, уметь объяснять, а еще – быть веселым, общительным, образованным… Таким новым сотрудникам мы всегда рады!

конвейере становится – нет, конечно же, еще не престижной, но вполне уважаемой. Кроме достойной зарплаты, работники завода имеют льготы на питание (обед на предприятии стоит 18 рублей), медицинское обслуживание, оплачиваемый отпуск… Тем, кто купил жилье по ипотеке, компания тоже помогает (берет на себя 10% ежегодных платежей), выплачивает стипендии детям сотрудников, которые учатся в профильных вузах…

– Конечно, в городе и области можно найти и более прибыльную работу, – рассуждает председатель профкома «Автотора» Александр Шебалин. – Но наше предприятие дает людям ощущение стабильности, уверенности в завтрашнем дне, и это многого стоит. Сейчас у нас работает 1400 человек (из них непосредственно на конвейере около 700), но до конца года наберем еще человек 300–500. Вам-то понравилось? А то приходите…

Так ведь не возьмут – скажут, что нет технического образования, или регистрации местной, или вообще старый… Примерно 30% новичков в течение недели разочаровываются и уходят искать работу полегче да побогаче, но остальные-то остаются, и надолго! Выходит, нет ничего страшного, а тем более зазорного в такой профессии, как слесарь механосборочных работ! И еще, наверное, приятно друзьям гордо сообщить: «Я собираю «хаммеры».

А В ЭТО ВРЕМЯ…

На крупнейших «старых» автосборочных предприятиях удалось сохранить систему подготовки рабочих кадров. Это тем более важно, что и АВТОВАЗ, и ГАЗ, и «Иж-Авто» в последние годы вводят (или собираются вводить) в строй новые сборочные производства, поэтому нужда в кадрах есть. Скажем, ВАЗ сотрудничает с целым рядом учебных заведений (Тольяттинский машиностроительный техникум, технический колледж и.т.д.).

ГАЗ заинтересован в выпускниках сразу нескольких учебных заведений: Нижегородского автомеханического техникума, профессиональных училищ № 4, 25, 39. Именно там готовят рабочих по самым востребованным профессиям для автомобильного завода.

Кроме того, в этом году будут набирать рабочих для нового завода «Тойота» в Санкт-Петербурге, для завода малолитражек (ЗМА) в Набережных Челнах, «Автофрамоса» в Москве, «Фольксваген» в Калуге. □

Развал союза

Корпорация «Крайслер» стала героем заголовков в отечественных и зарубежных СМИ: чаша терпения хозяев «Даймлер-Крайслера» переполнилась. С момента объединения в 1998 году американский пасынок не приносил ничего, кроме убытков! В прошлом году они, например, составили 1,12 млрд. евро. Итак, покрутив знаменитый ус, Дитер Цетше все больше склоняется к радикальному решению: чем закрывать американские заводы, воевать с профсоюзами, выплачивать огромные компенсации, проще избавиться от тяжкой гири, сбыв ее по сходной цене.

Поскольку такие сделки готовятся в тишине и секретности, пресса обратилась к слухам. В числе потенциальных покупателей «Крайслера» называли «Дженерал моторс», «Фольксваген», «Рено-Ниссан», ФИАТ, «Хёндай», FAW и, наконец, ГАЗ. Представители всех этих концернов принялись дружно опровергать газетные утки – у «Рено-Ниссан» при подведении итогов вскрылись собственные проблемы, ФИАТ едва перевел дух после затяжного кризиса, «Фольксваген» и так уже накупил брендов… ГАЗу хватит недавно приобретенного завода «Крайслера» в Мичигане. Цена вопроса, однако, хоть и велика, но заманчива: эксперты оценили активы в интервале от 5 до 13,7 млрд. долларов. Между прочим, в 1998 году «Даймлер-Бенц» выложил 31 миллиард, каждый из которых был куда полновеснее нынешних.

Тем временем настроение на заводах «Крайслера» в США хуже некуда. Например, предприятие в небольшом городке Ньюарке (30 000 жителей) уже обречено: огромный и прожорливый «Додж-Дюранго» больше никому не нужен, а ничего другого здесь делать не умеют. Не позднее 2009 года завод закроют, и 2100 человек станут безработными. Кто постарше с ностальгией вспоминают времена, когда тут строили танки «Паттон» для корейской войны. Тогда очень удобной для отгрузки стальных монстров была близость порта на Делавере; с перепрофилированием завода на автомобили это преимущество сошло на нет. Теперь 80% комплектующих завозят из далеких штатов Огайо и Мичиган, а это – прямой удар по себестоимости.

Одно утешение: поговаривают, завод может выкупить «Тойота», агрессивно захватывающая американский рынок. В обоснование приводят недавно инвестированные «Крайслером» 180 млн. долларов в инструменты и оборудование: это, мол, чтобы сделать завод привлекательнее для помешанных на роботах японцев…



Открывая в 2004 году в Ньюарке производство «Доджа-Дюранго», Дитер Цетше (справа) был настроен вполне оптимистично.

Сегодня конвейер еще работает, но улыбки рабочих, скорее всего, появились лишь по команде фотографа «чи-и-з».



А в это время на Волге

«Группа ГАЗ» «разминается на мелочевке»: идут переговоры о приобретении за 100 млн. долларов 60% акций ОАО «Харьковский тракторный завод», дабы развивать на нем выпуск дорожно-строительных машин. Это предприятие сегодня убыточное, причем 27,6% акций, принадлежащих Украине, выкупить точно не удастся. В отличие от газетных сплетен, эти переговоры официально подтверждает хотя бы украинская сторона.

Дадим стране угля!

В Кузбассе проходит испытания крупнейший в России карьерный самосвал БелАЗ-75600 грузоподъемностью 320 тонн. Юрию Нечетову удалось испытать его в деле! Фото: Александр Кульнев.

Над перегибом дороги показался холмик. Он рос и рос, пока не превратился в гору. Под ней обозначился громадный козырек, размером с задвижку какой-нибудь плотины. Потом показалась просторная площадка, на краю которой примостился крохотный стеклянный кубик кабины. Дальше из-за горизонта выглянули шесть… глаз? Под ними умопомрачительных размеров решетка радиатора – окаймленная перилами и лестницами, она больше похожа на трансформаторную подстанцию. По бокам тяжело ворочались громадные четырехметровые колеса, давя в пыль куски породы. Когда эта махина остановилась в нескольких метрах, показалось, что подъехал трехэтажный дом. Да, уж… На такой штуке ездить еще не доводилось. Ведь это один из самых больших в мире карьерных самосвалов – БелАЗ-75600 грузоподъемностью 320 т! А полная масса этого монстра и вовсе составляет 560 т!




P&H
P&H
P&H
MinePro



Двенадцатитонный КамАЗ и БелАЗ-7547 на 45 т считаются «маленькими» и используются на вспомогательных работах. Основу парка составляют БелАЗ-7513 на 130 т и БелАЗ-7530 на 220 т. Единственный 320-тонный БелАЗ-75600 пока в опытной эксплуатации.

СТРАНА ВЕЛИКАНОВ

Самый большой на просторах СНГ грузовик построен для работы в Кузбассе, в Бачатском каменноугольном разрезе. Из этого крупнейшего карьера, размерами 10 на 2 км и глубиной 300 м, с начала эксплуатации в 1949 году выбрано уже полтора миллиарда тонн породы! Да-да, счет идет не на сотни тысяч и даже не на миллионы – на миллиарды. Достаточно сказать, что для разрыхления грунта его предварительно взрывают, закладывая в шурфы до тысячи тонн взрывчатки! Только представьте себе, килотонна взрывчатки – это мощность тактического ядерного заряда! И эта килотонна поднимает в воздух мегатонну породы, которую потом надо вывезти…

Циклопические масштабы добычи требуют и машин гигантских – БелАЗ-7513 на 130 т здесь считается небольшим, а основной парк составляют четыре десятка БелАЗ-7530, способных увезти за один раз 220 т. Со времен Союза осталось полдюжины 136-тонных «катерпиллеров» – поддержание их в рабочем состоянии съедает треть расходов на эксплуатацию всего автопарка. В итоге один тонно-километр на «катере» обходится в четыре рубля, а на белорусских само-

Дорожный просвет под балкой переднего моста сравнительно невелик – «всего» 680 мм. А то, что я поначалу принял за шесть громадных фар, оказалось воздушными фильтрами 78-литрового дизеля. На бампере противооткатные упоры – каждый весит 50 кг!

свалах лишь в два при сопоставимой надежности и одинаковом – 90-процентном! – коэффициенте выхода машин на линию. Причем себестоимость тем ниже, чем больше грузоподъемность. Вывод очевиден, и теперь здесь обкатывают первый экземпляр крупнейшего БелАЗ-75600.

«ДАВИ СМЕЛЕЕ!»

«Все очень просто: вот этот маленький выключатель щелкаешь в положение «вперед», прибавляешь газу и одновременно отпускаешь ручник», – Володя, двадцать лет проработавший на подобных гигантах, совершенно спокоен, а меня бьет мандраж. Все это просто, когда за спиной пять, десять, в конце концов, даже сорок тонн, но полтысячи – это слишком…

Где-то внизу заревел огромный 18-цилиндровый дизель «Камминс», мощностью 3500 «лошадей» и весом одиннадцать тонн, засвистели двенадцать агрегатов наддува – они собраны попарно в шесть двухступенчатых и гораздо менее инертны, чем один большой, что обеспечивает быстрый отклик на педаль акселератора. Махина качнулась и поплыла вперед – «Да не бойся ты, дави смелее!»

Дорога шириной с футбольное поле сразу как-то сузилась. По привычке ориентируюсь на обочину – и с ужасом осознаю, что правый борт черт знает где. Кабинка-то слева, а ширина машины больше девяти метров! Дергаю руль – «Спокойно, спокойно. Нормально едем...» Кстати, кабина только в сравнении со всей машиной выглядит крохотной. На самом деле она двухместная с кондиционером и снабжена системой ROPS (Roll Over Protection System – защитой при опрокидывании). Впрочем, в данном случае мощный стальной каркас предохраняет, скорее, от ковша экскаватора или каменных глыб.

Потихоньку осваиваюсь. Руль почти невесом, он двигает лишь золотники в гидросистеме. С ухмылкой вспоминаю споры с коллегами об информативности управления – реакция от таких колес кого хочешь согнет в бараний рог. Каждое из них весит восемь тонн (!), стоит миллион рублей и для монтажа нуждается в специальном погрузчике-манипуляторе. В привычном обозначении его размерность выглядит так: 1375/80R63! Говорят, когда лопнула куда меньшая покрышка (кстати, обычная бескамерная) на «скромном» 220-тоннике, образовалась воронка метровой глубины, в цехах ремзоны повылетали все стекла, троих рабочих контузило, да и машину покорежило изрядно. Впрочем, взрыв колеса – случай редкий, «мишлены» и «бриджстоуны» выхаживают по сотне тысяч километров. Но шины для карьерных самосвалов в большом дефиците, так что иногда приходится ставить бобруйские...

На дисплее светятся шкалы спидометра и оборотов двигателя. Ого, уже разогнался до 30 км/ч – с такой верхотуры скорость почти не ощущается. Никаких толчков, связанных с переключением передач, здесь

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

БелАЗ-75600

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	14 900
ширина	9250
высота	7220 (13 810)
база	6800
колея спереди/сзади	7000/6080
дорожный просвет	680
Радиус поворота, м	16,6
Снаряженная масса, кг	240 000
Полная масса, кг	560 000
Грузоподъемность, кг	320 000
Объем кузова, м^3	139 (199 с шапкой)
Максимальная скорость, км/ч	64

Силовая установка: ТД Cummins QSK78-C, V18, 78 л, 2570 кВт/3500 л.с., расположен спереди продольно; тяговый генератор Kato 2536 кВт; мотор-колеса Siemens 2x1200 кВт с 2-ступенчатыми планетарными редукторами

Трансмиссия: заднеприводная электрическая

Ходовая часть: подвеска – зависимая пневмогидравлическая, продольные рычаги, тяга Панара; рулевое управление – гидравлическое дистанционное; тормоза – электродинамический трансмиссионный и дисковые (сзади двухдисковые); шины 55/80R63



На смену ступору первых минут пришел щенячий восторг – оказывается, на этой штуке можно ехать! А водителю Володе не до смеха: за машину стоимостью 80 млн. рублей отвечать ему…

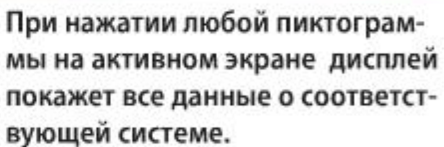
У директора компании «Кузбассразрезуголь» Николая Приезжева есть основания для оптимизма – крупнейшая российская угледобывающая компания получила самый большой карьерный самосвал!





Рабочее место, в общем, привычное, только вместо рычага или селектора коробки передач маленький выключатель внизу панели. На монитор можно вывести изображение с любой из трех камер наружного обзора. Ниже – табло контроля давления в шинах.




При нажатии любой пиктограммы на активном экране дисплей покажет все данные о соответствующей системе.



Сверху на площадке установлены три ресивера для воздушного запуска двигателя, нагрузочные резисторы системы динамического торможения с вентилятором (в углу), электрошкафы управления.

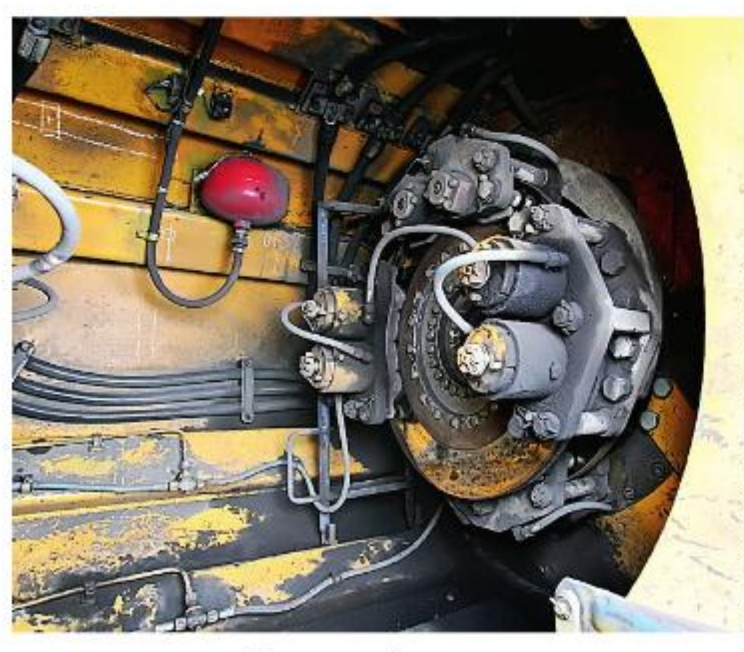

Поднятый кузов открывает ось подвески заднего моста, к которому идут два воздуховода для охлаждения электродвигателей и тормозов. Слева – выхлопной патрубок обогрева кузова.

нет: в электрической трансмиссии дизель крутит генератор, с которого подается напряжение на два электромотора по 1200 кВт в задних колесах. Применена схема питания с импульсным управлением. Заведует всем электрохозяйством система управления «Сименс» – стоимость стоящих рядом с кабиной электрошкафов составляет почти половину из 80 млн. рублей цены БелАЗ-75600! К слову, гигантский самосвал раза в полтора дешевле импортных аналогов. Электрическая трансмиссия избавляет и от необходимости пускать дизель для маневрирования в ремзоне: достаточно подключить к машине электрокабель. Впрочем, единства среди конструкторов и производителей в этом вопросе нет – на тех же «катерпиллерах» обычная трансмиссия с гидромеханическим «автоматом».

На спуске давлю на левую педаль – здесь их три, но на месте привычного сцепления электродинамический тормоз-ретардер. Мотор-колеса начинают работать в режиме генераторов, в качестве нагрузки подключаются сверхмощные резисторы. О поглощаемой ими мощности говорит тот факт, что только для их охлаждения нужен 100-киловаттный электровентилятор! Впрочем, педаль можно и не трогать, круиз-контроль сам позаботится о поддержании скорости на спуске. Есть и обычные дисковые тормоза, но их используют лишь для окончательной остановки машины, на спуске же они быстро перегреются.

Впереди крутой, почти на 180°, поворот, типичный «тещин язык». Как же я сюда втиснусь на этом монстре? Инструктор словно угадывает мои мысли: «Вык-

Не место красит человека! Отверстие в корпусе моста служит для экскурсий, обслуживания тормозов и выхода охлаждающего воздуха. Между цилиндрами подвески видна поперечная тяга Панара. Между сдвоенными колесами подвешены стержни-камневыталкиватели.



На каждый из сдвоенных дисковых тормозов приходится по два двухпоршневых суппорта, сверху стояночный тормоз. Рядом датчик и баллон системы автоматического пожаротушения: в ней припасено 126 кг огнегасящего порошка.



Неразрезной передний мост подвешен на двух пневмогидравлических опорах. Лесенка справа ведет в моторный отсек. Змей Горыныч вверху – лишь малая часть системы выпуска, львиная доля газов идет в двойное днище для подогрева кузова.

ручивай руль до упора. Впишемся…» Надо же – действительно вписались! Оказывается, у БелАЗа неожиданно маленький для его гигантских размеров радиус поворота – всего 16,6 м. Кроме того, в повороте электроника добавляет оборотов внешнему заднему колесу, играя роль своеобразного дифференциала.

НЕПРЕРЫВНЫЙ ЦИКЛ

Навстречу плывут махины поменьше, время от времени радиостанция интересуется: «Володь, это кто у тебя за рулем?» Машины, на каждую из которых приходится четыре водителя, здесь работают круглосуточно, с перерывами на обслуживание через каждые 250 ч. За двенадцатичасовую смену 220-тонный БелАЗ проходит около 150 км, перевозит 5–7 тыс. тонн породы и выпивает 2–2,5 тонны горючего. Единственный нерабочий день в году – первое января. Оно и понятно, чтобы быть рентабельной, столь дорогая техника не должна простаивать. Всего же за год каждая машина наматывает около 100 тыс. км, а ее ресурс до списания 600 тыс. км. Водителей сюда берут с не менее чем трехгодичным стажем работы на грузовиках, потом еще полтора месяца учат и лишь после этого доверяют машину – сначала, как правило, «небольшую». Средняя зарплата – около 30 тыс. рублей, и все равно водителей не хватает.

Вот и площадка разгрузки – сейчас мы вывалим 320 т скальной породы, ее перегрузят в вагоны и вывезут подальше. Да-да, на каждую тонну угля приходится перелопачивать еще пять тонн пустой породы. Учитывая, что плотность угля 1,35 т/м^3, а скальный грунт вдвое тяжелее, в Бачатске, кроме обычных машин, работают БелАЗы-углевозы с кузовами увеличенного объема. Хотел бы я видеть, на что похож 320-тонный самосвал с увеличенным кузовом! Возможно, еще увижу, ведь только за прошлый год «Кузбассразрезуголь» закупил сотню БелАЗов, а всего их больше полутысячи. И если так пойдет дело, то не исключено, что через пару-тройку лет тут появится тяжеловоз-рекордсмен не только России, но и мира. □

Под стать гигантскому самосвалу и уникальный американский экскаватор «Харнишфегер-2800XPB» стоимостью $13 млн. – здесь его имя сократили до удобопроизносимого «хорек». Ковш размером с комнату имеет объем 32 м^3 и вмещает 90 т тяжелой скальной породы – полтора железнодорожных вагона!



САМЫЕ БОЛЬШИЕ ГРУЗОВИКИ



GMC Titan Terex 33-19 (1974–1990 гг.) Трехосный самосвал имел размеры 20,1x7,6x6,9 м, грузоподъемность 350 т и полную массу 610 т. Был оснащен двухтактным локомотивным дизелем V16 мощностью 3300 л.с., генератором и четырьмя электромоторами в задних колесах. Особенность конструкции – задняя ось поворачивалась на 5°.



Liebherr T282B грузоподъемностью 363 т и полной массой 592 т, размеры 14,5x8,8x7,4 м. Дизельные двигатели мощностью 2700–3650 л.с. агрегатируют с электрической трансмиссией. Особенность конструкции – двухрычажная независимая подвеска передних колес.



Caterpillar 797B – крупнейший в мире самосвал с обычной трансмиссией и семиступенчатой гидромеханической коробкой передач. Размеры 14,5x9,8x7,6 м, грузоподъемность 345 т, полная масса 624 т, двигатель 117 л, мощность 3550 л.с.

Школьный маршрут

Юрий Нечетов. Фото: Александр Кульнев

В последнее время словосочетание «национальный проект» слышится в каждом выпуске новостей. Сельское хозяйство, здравоохранение, доступное жилье – государство наконец вплотную занялось проблемами, от которых зависит само существование нации. Один из проектов – «Образование»: в его рамках предполагается довести оснащение школ до современных требований.

Сегодня в России 62 тыс. школ, две трети из них сельские – как правило, небольшие, скудно оснащенные и дающие лишь начальное образование. Средние школы расположены в более крупных поселках; старшеклассникам часто приходится добираться до них несколько километров. Помочь им могут школьные автобусы, которых в России требуется 10,5 тыс. штук. Несколько вариантов для различных условий эксплуатации разработала нижегородская компания «Самотлор-НН».

Учитывая, что в сельской местности средняя загрузка школьного автобуса 10–12 человек, наиболее подходящей базой для него является «Газель». На стандартный микроавтобус ГАЗ-32214 устанавливают высокую пластиковую крышу с люком – аварийным выходом, по бортам и сзади сплошным поясом вклеивают панорамное остекление «Донагласс», в салоне монтируют панели отделки и семь парных детских сидений. А кроме того, поручни, полки для портфелей, фильтровентиляционную установку, дополнительные обогреватели, сигнальные кнопки в салоне, светосигнальную «люстру» на крыше. Таким образом, в салоне размещается 14 детей, а его внутренняя высота 1800 мм позволяет стоять в полный рост. Два «взрослых» места впереди – для водителя и сопровождающего. Такой автобус с мотором ЗМЗ-405 стоит 450 тыс. руб. в заднеприводной модификации и 480 тыс. руб. – в полноприводной.

Очень похож на эту «Газель», но более вместителен автобус СемАР-3234. Его строит Семеновский автобусный завод компании «Самотлор-НН» на шасси ГАЗ-3302. Оригинальный кузов лишь на десяток сантиметров длиннее, но позволяет установить по левому борту еще пару сидений и получить 16 мест для детей. Правда, комфортабельные сиденья с регулировками более уместны в туристическом лайнере – неугомонные детишки их быстро «приговорят». Цены

Автобус на базе «Газели» ГАЗ-32214 вмещает 14 школьников и стоит 450 тыс. руб.







Люк в потолке служит аварийным выходом, DVD-плеер устанавливают по заказу.

Высота салона ГАЗ-32214 – 1800 мм позволяет стоять в полный рост, за поручнями – полки для портфелей, сзади вверху видна фильтровентиляционная установка.



на этот автобус такие же, как на описанную выше модель, – 450 и 480 тыс. руб. за задне- и, соответственно, полноприводную (именно она изображена на фото) модификации.

Еще более вместителен, но почти вдвое дороже «школьник» на базе «Форда-Транзит Джамбо 430EL». При длине 6374 мм в нем помещается 20 раздельных детских кресел, таких же, как на СемАРе. Переднее пассажирское сиденье поворотное, под дверью – длинная подножка. С 2,4-литровым турбодизелем «Форд-FXFA» (Евро IV) этот автомобиль стоит 870 тыс. руб. Периодичность обслуживания составляет 25 тыс. км при фиксированной стоимости 79 евро.

Двенадцатиметровый низкопольник на базе МАЗ-103 предназначен для пригородов

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ГАЗ-32214	СемАР-3234	«Форд-Транзит Джамбо 430EL»	МАЗ-103С
Размеры, мм: д х ш х в база	5540x2075x2550 2900	5650x2075x2600 2900	6374x2084x2650 3750	11 985x2500x2838 6140
Масса снаряженная/полная, кг	2382/3370	2450/3500	2460/4100	н.д/18 000
Кол-во мест детских/взрослых	14/1+1	16/1+1	20/1+1	46/3+1 34/15+1
Макс. скорость, км/ч	115	115	120*	72–113
Двигатель	ЗМЗ-405, Р4, 2464 см³, 112 кВт/152 л.с., 211 Н·м		ТД, Ford FXFA, Р4, 2402 см³, 85 кВт/115 л.с., 285 Н·м	ТД, Deutz BF6M 1013 EC, Р6, 7146 см³, 174 кВт/237 л.с., расположен сзади-слева продольно
	расположен спереди продольно			
Трансмиссия	заднеприводная, М5	полноприводная, М5, 2-ступенчатая раздаточная коробка	заднеприводная, М6	заднеприводная, АКП, бортовые редукторы
Подвеска спереди/сзади	зависимая рессорная		независимая типа «Мак-Ферсон»/ рессорная	пневматическая независимая/ зависимая
Рулевое управление	червячное с усилителем		реечное с усилителем	червячное с усилителем
Тормоза спереди/сзади	дисковые вентилируемые/ барабанные			
Шины	175/80R16	185/80R16	205/75R16	11,70R245

*Скорость ограничена принудительно.

с хорошими дорогами. Слева в корме – семилитровый турбодизель «Дойц-BF6M 1013EC» (также ставят моторы ММЗ Д260.5 или «Мерседес-Бенц OM906LA»), удовлетворяющий Евро III, и автоматическая коробка передач «Фойт Дива-D851.3E». Карданный вал также смещен влево под подиумы сидений и идет к портальному мосту с бортовыми редукторами – пол в задней части лишь чуть выше, чем впереди, а высота порога над уровнем дороги составляет 335 мм. По левой стороне салона небольшие детские кресла установлены



Задний свес у СемАР-3234 на десяток сантиметров длиннее, при этом автобус вмещает на пару человек больше, чем ГАЗ-32214.



В салоне семеновского автобуса – 16 раздельных кресел для детей. Они снабжены подлокотниками и могут чуть выдвигаться в проход.

СемАР-3224 отличается не только более длинным кузовом, но и распашной боковой дверью. На фото – полноприводная версия за 480 тыс. руб.



Школьный автобус на базе «Форда-Транзит Джамбо 430EL» вмещает 20 детей и стоит 870 тыс. руб.



по три в ряд; справа попарно могут быть как детские, так и полноразмерные взрослые сиденья. Таким образом, в зависимости от планировки здесь помещается 46 детских кресел плюс три для сопровождающих взрослых или 34 и 15, соответственно.

Как видно, выбирать уже есть из чего, хотя это еще не идеал. Ведь ГОСТ Р 51160-98 «Автобусы для перевозки детей» предъявляет к ним достаточно специфические требования – от удвоенной частоты обслуживания до оснащения специальными креслами и устройствами ограничения скорости. А еще, например, все пассажиры должны сидеть только по ходу движения, подножка – располагаться не выше 250 мм от асфальта, а в корме требуют предусмотреть площадку от 1 до 3 м^2 (в зависимости от размеров автобуса) для инвалидных колясок. Эволюция «школьников» пока не закончилась, будем ждать продолжения. □



В низкопольном автобусе на базе МАЗ-103 – 34 места для детей и 15 для взрослых.

Переднее место для сопровождающего сделано поворотным.



Маленькие детские кресла установлены слева (по ходу) по три в ряд, взрослые – справа по два. Примечательно, что различна и высота поручней.





Тракторомобили

В НАМИ разработана и построена целая серия специальных транспортных средств для села.
Юрий Нечетов. Фото автора

За последний десяток лет сельское хозяйство сильно изменилось: конкуренцию крупным агрофирмам составили небольшие, но эффективные фермерские подворья. Однако сельхозтехника, разработанная еще во времена колхозов-гигантов, для них великовата. Фермеру нужно что-то малогабаритное, но очень универсальное – чтобы и пахать, и сеять, и урожай вывозить.

Одними из первых взялись разработать подходящую технику инженеры НАМИ – Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института. Министерство сельского хозяйства подтвердило актуальность проблемы и в феврале 2006 года объявило конкурс на создание ММТС – мобильного малогабаритного транспортного средства. Условия очень жесткие – до первого декабря следовало определиться с концепцией, разработать типаж и построить три опытных образца!

Победителем конкурса оказался НАМИ – за восемь месяцев (!) две бригады конструкторов разработали две серии полноприводных ММТС и построили в общей сложности пять действующих образцов. Их объединяет широкое использование узлов и агрегатов уже выпускаемых автомобилей, что позволит удержать цену на достаточно низком уровне и решит проблему с ремонтом.

ТРИ БОГАТЫРЯ

Первая серия, разработанная под руководством Тенгиза Дзоценидзе, состоит из трех… тракторов? автомобилей? Будем называть их просто машинами (на фотографиях они красного цвета). Большая НАМИ-2338 грузоподъемностью 800 кг может развивать примерно такое же тяговое



усилие при использовании в качестве трактора – ей вполне по силам даже четырехлемеховый плуг. Грузоподъемность и тяговое усилие средней НАМИ-1338 составляют 600 кг, а у малой НАМИ-1337 – 300 кг. Уточним, что по классификации эти ТС относятся соответственно к среднему, малому и особо малому классам. Машины широко унифицированы – например, две более крупные имеют абсолютно одинаковые трехместные кабины. Светотехника, приборы, органы управления, кресла, отопители, кондиционеры – это все одинаковое или почти одинаковое.

Силовые агрегаты – четырех-, трех- и двухцилиндровые владимирские дизели воздушного охлаждения построены на единой «литровой» цилиндро-поршневой группе. Высокий шнорхель (воздухозаборник) за кабинами – скорее декоративный. Реальная глубина преодолеваемого брода ограничена высотой расположения вентилятора охлаждения двигателя.

Очень оригинальны трансмиссии. У большой и средней машины с мотором состыкована пятиступенчатая коробка передач «Соболя». В центре базы – четырехступенчатый ходоуменьшитель, сделанный из коробки ГАЗ-53. К нему пристыкована двухступенчатая раздаточная коробка от полноприводного «Соболя» – так реализован постоянный полный привод с возможностью межосевой блокировки. Всего набирается 40 передач переднего хода и восемь заднего, что позволяет с лихвой компенсировать узкий рабочий диапазон тракторных дизелей и двигаться со скоростью от 2,5 до 50–60 км/ч. В окончательном варианте ради простоты количество передач, вероятно, уменьшат до 12–15.

Наиболее крупный НАМИ-2338 может принять на борт 800 кг груза и развивает такую же тягу при вспашке.

Среднеразмерный НАМИ-1338 имеет грузоподъемность и тягу 600 кг.

Все машины снабжены самосвальными кузовами с трехсторонней разгрузкой (на фото НАМИ-1338).

Силовой агрегат НАМИ-1338 – трехцилиндровый атмосферный дизель Д-130 3,1 л/45 л.с. Сбоку расположен радиатор кондиционера.

В центре базы НАМИ-2338 и НАМИ-1338 расположены объединенные в один блок ходоуменьшитель, собранный из коробки ГАЗ-53, и раздаточная коробка полноприводного «Соболя».



В корме установлено навесное устройство с приводимым гидромотором валом отбора мощности. Слева вверху – бесступенчатый регулятор оборотов вала.

У малой машины полностью оригинальная четырехступенчатая коробка передач НАМИ. Она отнесена от двигателя в центр базы и объединена в единый узел с оригинальной же двухступенчатой «раздаткой». Интересно, что в обычных условиях привод передний (!), а задний мост подключается жестко при необходимости. У всех трех машин силовые агрегаты, от мотора до «раздатки», собраны на подрамниках и установлены на гидроопорах – на ходу вибрация от дизелей почти неощутима.

Не менее любопытна ходовая часть. Поскольку машины предназначены для работы в поле, их колея подбиралась кратной междурядному расстоянию, составляющему 0,45; 0,6; 0,7; 0,75 или 0,9 м. Таким образом, у наиболее крупной НАМИ-2338 она оказалась 1800 мм – отлично подошли «соболиные» мосты на усиленных рессорах. Для средней НАМИ-1338 мосты пришлось укорачивать до 1500 мм. К слову, и рамы с разной степенью переделки, и рулевое управление – от того же донора. А вот для малыша НАМИ-1337 опять-таки разработали оригинальные мосты с колеей 1200 мм. Зато в них сразу предусмотрели механическую блокировку



У компактного НАМИ-1337 ходовая часть и трансмиссия оригинальные. Грузоподъемность и тяга машины – по 300 кг.

Унифицированные кабины отличает большая площадь остекления. В двухместном НАМИ-1337 передняя панель – с укороченным правым крылом.

Разработка НАМИ – мосты с колеей 1200 мм и механической блокировкой межколесного дифференциала.

– старшим братьям ее только обещают. И это еще не все: при необходимости у каждой из машин колею можно менять, устанавливая колесные диски с разным вылетом!

Все три вездехода снабдили мощными гидросистемами для привода разнообразного оборудования – от гидроцилиндра самосвального кузова с трехсторонней разгрузкой до навесного устройства с гидромотором и валом отбора мощности.

Самое любопытное, что создатели этих оригинальных транспортных средств сами пока не пришли к единому мнению, что они построили – тракторы или автомобили? И дело тут не в терминологии, а в том, как классифицировать и сертифицировать новинку. Трактор проще, да и удостоверение механизатора на селе доступнее, чем автомобильные права. Специфические требования учтены – выхлопная труба выведена вверх, чтобы ненароком не поджечь искрой сухую стерню, упругая подвеска заднего моста жестко блокируется специальным фиксатором, чтобы обеспечить постоянную глубину вспашки. Однако максимальная скорость 50–60 км/ч существенно ограничивает транспортные возможности этих машин. Моторы позволяют им двигаться раза в полтора-два быстрее – но и требования к автомобилям гораздо более объемистые и жесткие.

Конечно, это лишь первые образцы, что-то будет меняться, переделываться. Тем не менее точное попадание в требования рынка налицо. Потенциальные покупатели, а среди них оказались и работники коммунальных служб, проявили огромный интерес к ММТС и готовы приобрести их хоть сейчас. Да и цены обещают привлекательные: наиболее мощный НАМИ-2338 будет стоить около 200 тыс. руб., средneразмерный НАМИ-1338 – 170 тыс., компактный НАМИ-1337 – 140 тыс. На нынешний

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

<table>
<tr><th>Модель</th><th>НАМИ- 2338</th><th>НАМИ- 1338</th><th>НАМИ-1337</th><th>НАМИ-2339</th><th>НАМИ-1339</th></tr>
<tr><td>Размеры, мм:
д х ш х в
база – колея спереди/сзади
дорожный просвет</td><td>5500x 2200x2400
2800 – 1800/1800
280</td><td>4500x1800x2300
2500 – 1500/1500
280</td><td>4000x1600x2300
2300 – 1200/1200
260</td><td>3550x1720x2050
2170 – 1400/1400
300</td><td>3500x1500x1950
2150 – 1200/1200
225</td></tr>
<tr><td>Кол-во мест в кабине</td><td colspan="2">3</td><td colspan="3">2</td></tr>
<tr><td>Масса снаряженная/полная, кг</td><td>2160/3200</td><td>1560/2500</td><td>1240/1700</td><td>1550/2300</td><td>1450/1900</td></tr>
<tr><td>Грузоподъемность/
тяговое усилие, кг</td><td>800/
700–800</td><td>600/
500–600</td><td>300/
250–350</td><td>600/
700</td><td>300/
470</td></tr>
<tr><td>Диапазон скоростей, км/ч</td><td>2,5–60</td><td>2,5–50</td><td>2,5–50</td><td>2,2–50</td><td>2,0–50</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Двигатель</td><td>ТД Д-145Т, Р4, 4150 см³, 55 кВт/ 75 л.с., 284 Н·м,</td><td>дизельный Д-130, Р3, 3120 см³, 33 кВт/ 45 л.с., 177 Н·м,</td><td>дизельный Д-120, Р2, 2080 см³, 22 кВт/ 30 л.с., 113 Н·м,</td><td colspan="2" rowspan="2">бензиновый, ВАЗ-21082, Р4, 1500 см³, 53 кВт/72 л.с., 103 Н·м, расположен в базе продольно, наклонно</td></tr>
<tr><td colspan="3">расположен спереди продольно</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Трансмиссия</td><td colspan="5">полноприводная</td></tr>
<tr><td colspan="2">М5, 4-ступенчатый ходоуменьшитель</td><td>М4</td><td colspan="2" rowspan="2">М6, одноступенчатая раздаточная коробка, бортовые редукторы</td></tr>
<tr><td colspan="3">двухступенчатая раздаточная коробка</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Подвески</td><td colspan="5">зависимые</td></tr>
<tr><td colspan="3">рессорные</td><td colspan="2">пружинные</td></tr>
<tr><td>Рулевое управление</td><td colspan="5">червячное с усилителем</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Тормоза
спереди/ сзади</td><td colspan="5">с усилителем</td></tr>
<tr><td colspan="3">дисковые вентилируемые/барабанные</td><td colspan="2">барабанные</td></tr>
<tr><td>Шины</td><td>37x13LTx16</td><td>33x10,50LTx16</td><td>33x10,50LTx15</td><td>10,0/75-15,3</td><td>10,0/75-15,3</td></tr>
<tr><td>Дополнительное оборудование</td><td colspan="5">навесное устройство с валом отбора мощности</td></tr>
</table>



НАМИ-2339 обладает грузоподъемностью 600 кг и примерно такой же тягой.

год запланирован выпуск двух десятков машин в экспериментальном производстве НАМИ; их передадут в опытную эксплуатацию.

ГИБРИД «ВОСЬМЕРКИ» И УАЗА

Другая серия ММТС малого и особо малого классов спроектирована и выпущена под руководством Ильи Минкина. Двухместные НАМИ-2339 и НАМИ-1339 (с последней удалось познакомиться лишь заочно) имеют грузоподъемность 600 и 300 кг и примерно такое же тяговое усилие. Задача максимального использования уже выпускаемых узлов и агрегатов здесь решена по-иному, да и агрегатные доноры другие.

В качестве силового агрегата использован двигатель... ВАЗ-21082 с «восьмерочной» же коробкой, но увеличенным до шести количеством передач переднего хода. Двигатель установлен посередине базы продольно и для уменьшения высоты наклонен на 54° вправо. Главная передача превратилась в одноступенчатую раздаточную коробку с блокировкой дифференциала, а развернутые продольно приводы колес – в приводные валы переднего и заднего мостов. В качестве последних использованы портальные мосты с бортовыми редукторами от армейской модификации УАЗ-3151 (для меньшей машины укороченные). Тем самым достигается большое максимальное передаточное число трансмиссии (около 80 в зависимости от подбора шестерен), что обеспечивает высокий запас тяги – трогаться можно с третьей передачи.

Небольшие размеры ММТС заставили отказаться от длинных рессор в подвеске. Учитывая громадное тяговое усилие, а значит, большой реактивный момент от колес, применили достаточно редкое решение – два продольных рычага, сделанные из уазовских, и А-образный рычаг, прикрепленный сверху к картеру моста (такого типа подвеска применяется, например, на «Ленд-Ровере Дефендер»). Упругие элементы – модернизированные пружинно-амортизаторные стойки ВАЗ-2108.

И подвески, и силовой агрегат, и трансмиссия плотно упакованы в пространственную трубчатую раму. Сверху установлена каркасно-панельная кабина; под ее сиденьями – силовой агрегат, сзади – небольшой кузов, который можно откинуть для частичного доступа к мотору. В коробке передач предусмотрен вал привода гидронасоса для питания навесного оборудования.

Конечно, и эти машины еще не приобрели окончательного вида. Вероятно, несколько изменятся кабины – передние стойки чрезмерно широкие и затрудняют обзор. Возможно, появится газовая система питания, а также дизельная модификация. При условии хотя бы мелкосерийного производства их стоимость должна составить около 260 тыс. руб. А уж какая из концепций окажется более жизнеспособной, покажет время. □

В корме – рычажно-шарнирное устройство с валом отбора мощности. Диапазон навесного оборудования – от плуга до снегоочистителя.



Двухместная кабина отделана ворсистым материалом – симпатично, но не очень практично. Силовой агрегат ВАЗ спрятан под сиденьями.



Оригинальная зависимая подвеска с парой продольных нижних рычагов и верхним А-образным.

Нагрузка на седло

Андрей Сидоров. Фото: Александр Батыру

Бездорожье – естественная среда обитания автомобилей марки «Яровит» – именно для таких условий они и создавались. О двух самосвалах мы рассказали в ЗР, 2005, № 5 и 2006, № 8, а сейчас в семействе «Глорос» появился и седельный тягач А4501Т. Автомобиль изготовлен по заказу ОАО «Сургутнефтегаз». Но прежде чем он уехал в Сибирь, мы сумели познакомиться с ним поближе.

Тягач для работы в составе автопоезда полной массой 90 тонн создан на универсальном полноприводном шасси 8х8. Европейские производители, как правило, за базу для многоосных грузовиков берут шасси с наименьшим количеством ведущих осей; в отличие от них, базовые модели «Яровит» полноприводные. При изготовлении автомобиля для конкретного заказчика действует принцип «от сложного к простому» – из максимальной комплектации убирают то, что клиенту не нужно. Так гораздо надежнее, чем внедрять опции в «пустой» автомобиль.

Что же осталось тягачу из длинного списка оснащений базового варианта?

Полноприводное шасси укомплектовано двигателем «Дойц» мощностью 300 кВт/408 л.с. стандарта Евро II, 16-ступенчатой коробкой передач ZF, мостами «Сису» (грузоподъемность задних – 16 тонн) и седельно-сцепным устройством «Йост».

Кабина стала теплее: исчезли нижние окна в дверях – тягачу они ни к чему, а стеклопластиковые трехслойные панели с пенополиуретановым заполнителем сделали толще. Заодно улучшилась и звукоизоляция.

Коробка передач по заказу может быть с интардером – встроенным гидравлическим тормозом-замедлителем. Такой махине в 90 тонн на затяжных спусках он необходим: рассеять энергию торможения одними колесными тормозными механизмами невозможно – перегреются. Кстати, тепло, выделенное в интардере, рассеивается через радиатор охлаждения двигателя. Рабочая тормозная система – с ABS. Интересно, что совместно с системой питания она еще и ограничивает максимальную скорость автомобиля.

Рулевое управление – двухконтурное, причем тягач остается управляемым даже при поломках отдельных элементов, разгерметизации одного из контуров системы, остановке двигателя или буксировке машины. Повернуть колеса вручную, без помощи гидравлики на столь тяжелом автомобиле невозможно. Приводы насосов ГУРа – от двигателя и

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
GLOROS A4501T 8x8

Общие данные

Снаряженная масса тягача, кг 14 100
Полная масса автопоезда, кг 90 000
Нагрузка на седельно-сцепное устройство, кг 33 500
Макс. скорость*, км/ч 87
Максимальный преодолеваемый подъем с полной массой 90 т, % 29,8

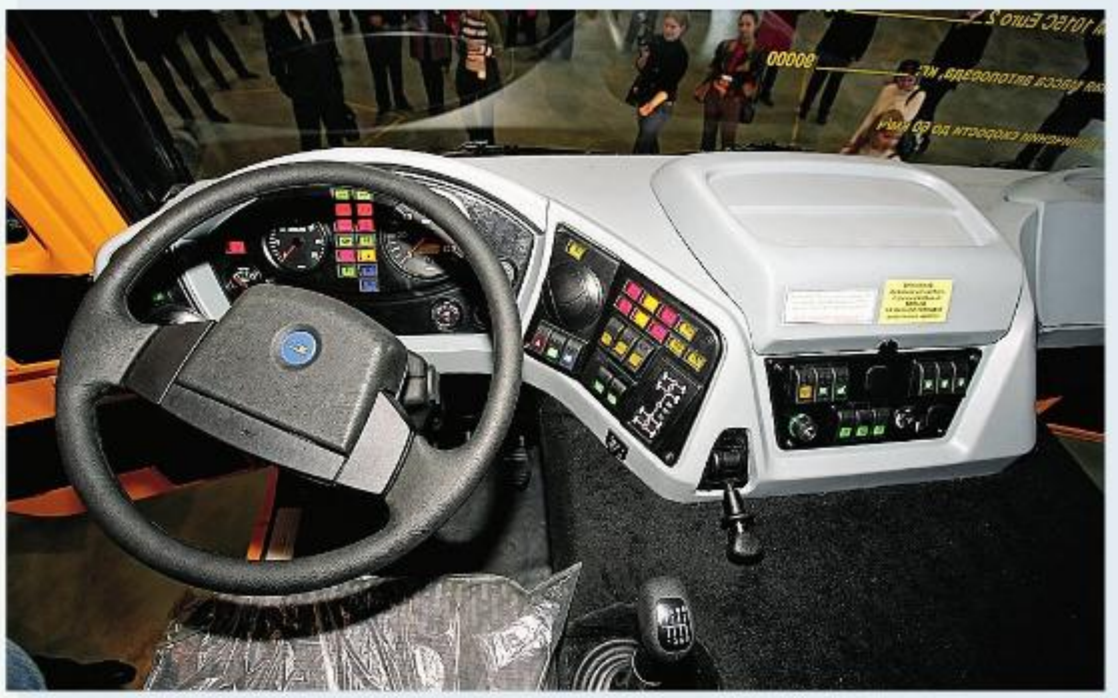
Двигатель: ТД, Deutz BF 6M 1015C, V6, 11,9 л, 300 кВт/408 л.с. при 1900 об/мин, 1960 Н·м при 1200–1300 об/мин

Трансмиссия: полноприводная, М16

Ходовая часть: подвеска спереди/сзади – рессорная зависимая; тормоза – пневматические барабанные с ABS; шины 12.00R24

*Ограничена принудительно.





Рабочее место водителя одинаково во всех моделях «глоросов».

от трансмиссии, чтобы обеспечить усиление и при заглохшем двигателе.

Кроме того, рулевое управление снабжено системой диагностики, информирующей водителя о неисправностях.

Из интересных особенностей, довольно редких на отечественных автомобилях, – централизованная система смазки. Позади кабины – емкость со смазкой и насос. От него по шасси идут трубки к парам трения; тормозные рычаги, подшипники седла – ничего не забудет механический смазчик. В суровых условиях эксплуатации, вдали от сервисных центров и надзора за качеством ТО его помощь совсем не лишняя!

До отправки тягача в Нефтеюганск остается несколько часов – хватит для короткой поездки. Правда, полуприцепа под стать машине не нашлось, да это, наверное, и к лучшему – на улицах Питера не столь просторно.

Выезжаем за город налегке и там, присмотрев распаханное и присыпанное снегом поле, пробуем машину в условиях, приближенных к боевым. Впрочем, приближенных довольно условно. Без нагрузки невозможно оценить все достоинства «Глороса».

Из 16 передач пустой машине достаточно трех-четырех: ведь 14 тонн собственной массы – пустяк по сравнению с допустимыми 90.

Хотя под колесами смерзшаяся пахота, в кабине ни особой тряски, ни шума. Руль легок и, по собственным ощущениям, не важно, асфальт под колесами или грунт. Торможение – практически мгновенное. Загнать в эффектный занос полноприводную машину не так-то просто, зато выйти из него она, кажется, способна даже без помощи водителя. И пусть для съемки захватывающих кадров эта машина не самая подходящая – другие ее таланты с лихвой компенсируют отсутствие фотогеничности.

А на очереди 120-тонный автопоезд, который «Яровит» планирует сделать уже к лету. □

Вместо пресс-масленок – централизованная система смазки.



Двухконтурный ГУР никогда не оставит водителя без гидропомощи.



Синтез-метод

Николай Мордовцев. Фото автора

Обе наши столицы становятся все больше похожими на европейские мегаполисы. Одна из составляющих облика – городские автобусы. Со стороны муниципалитетов требования к ним жестче, чем в целом по стране. К примеру, Москва покупает только низкопольные версии с двигателями, соответствующими нормам Евро III. Однако новые импортные автобусы дороги, а отечественных мало и качество их хромает. Хороший компромисс – применение импортных агрегатов в российских кузовах. Нам удалось познакомиться с самым перспективным ЛиАЗом, разработанным в содружестве с немецкой инжиниринговой фирмой «IVM отомотив», построенным пока в единственном экземпляре.

Неслыханное дело – агрегаты для нового автобуса подбирали вместе со специалистами Мосгортранса. Известно, без портального ведущего моста низкопольный автобус не построить. Решили не экономить на качестве, обратились к их основному производителю – ZF. Там же заказали низкий передний мост, рулевой механизм и гидромеханическую 6-ступенчатую коробку-«автомат» ZF 6 HP 502C. Это почти типовой набор для европейских городских автобусов, включая нынешнего победителя конкурса в Ганновере «Мерседес-Цитаро». Разве что у него передняя подвеска независимая да автоматическая коробка чуть современнее.

Адаптировать «импорт» к ликинскому кузову взялась фирма IVM из Штутгарта – ее рекомендовали специалисты ZF. С задачей могли бы справиться и конструкторы «Русских автобусов», но поджимали сроки. Кроме того, у эксплуатационников к немцам больше доверия. Наверное, потому сертифицировать новинку по внешнему шуму и тормозам решили тоже в германском TÜV. В том, что строгий экзамен машина выдержит, сомнений не было. Тормоза у нового ЛиАЗа – дисковые «Кнорр-Бремзе», ABS, система выпуска «Эберспехер», а двигатель MAN D0836.

Это первый MAN в российском автопроме. Напомним, что в обозначении закодирован диаметр цилиндра – 108 мм, ход поршня – 130 мм, а «6» – количество цилиндров. Почти с 7 литров объема снимают до 280 л.с., но этот двигатель настроен на 245. Однако это не самая современная версия заслуженного дизеля D08. Для легкой серии MAN TGL год назад моторы модернизировали. Оснастили 4-клапанной головкой, двухступенчатым турбокомпрессором, повышающим крутящий момент на малых оборотах, и топливной системой «коммон рейл». Москва же затребовала двигатель от прежней легкой серии MAN LE 2000. Он с электронно-управляемым ТНВД распределительного типа, но укладывается в Евро III. Авто-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ЛИАЗ-52922

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	11 990
ширина	2500
высота	2880
Снаряженная масса, кг	10 440
Полная масса, кг	18 000
Количество мест:	
сидячих/общее	22/120
Макс. скорость, км/ч	85

Двигатель: ТД, Р6, 6,87 л, 180 кВт/245 л.с. при 2400 об/мин, 575 Н·м при 1300–1700 об/мин, Евро III

Трансмиссия: заднеприводная, А6

Ходовая часть: подвеска спереди и сзади – зависимая пневматическая; тормоза – дисковые с пневмоприводом и ABS; шины 275/70R22,5

Аппарель для въезда инвалидных колясок вручную раскладывает водитель.





бусная модификация оснащена двумя генераторами по 100 А, плоским масляным поддоном, покрытым шумопоглощающей мастикой. Картер маховика выполнен по распространенному стандарту SAE-1, позволяющему использовать коробки разных производителей, а сам маховик адаптирован для работы с ГМП. Из-за плотной компоновки радиаторы системы охлаждения и ин-

Спинка с ремнем безопасности – для фиксации инвалидной коляски.



Двигатель и коробка сдвинуты к левому борту и спрятаны внутри стеклопластикового шкафа.

теркулера подняли над двигателем, а вентилятор работает от гидромотора. Зато в задней части салона появились два дополнительных кресла для пассажиров. Не удивляйтесь – точно так же этот двигатель компонуют и другие производители автобусов, к примеру, турецкая «Темса».

Русская зима – суровое испытание для автомобиля. Обычно автобусы зимуют под открытым небом, и запускать двигатель без подогрева – хлопотное дело. ЛиАЗ снабдили подогревателем «Вебасто», электрофакельным устройством, электроподогревом топливных фильтров и водоотделителем «Сепар-2000». Температурный диапазон эксплуатации нового автобуса – от -40 до +40°С.

Важный момент – расход топлива. Ведь гидромеханическая коробка и портальный мост высоким КПД не отличаются. Но ради удобства водителя и пассажиров экономичностью приходится жертвовать. Однако ZF не зря рекомендовал 6-ступенчатый «автомат».



Часть пневмотрубок и проводов спрятана в антресолях.

Когда-то на ЛиАЗ-677 стояла ГМП с двумя передачами... Более «тонкая» разбивка передач позволяет держать двигатель в экономичном режиме, а гидротрансформатор будет большую часть времени заблокирован. Кроме того, немцы подобрали оптимальное передаточное отношение главной передачи. Так что в 30 литров на сотню обещают уложиться.

ЛиАЗ должен понравиться и пассажирам. В первую очередь, удобством посадки. Пол благодаря «книллингу»-приседанию высотой почти вровень с бордюром автобусной остановки – 340 мм. Один шаг, и вы в салоне. А там от передней двери до задней – ровная площадка.

Внешность тоже вполне симпатична. Посмотреть сбоку – и впрямь иномарка! Тонированные, аккуратно вклеенные стекла, в среднем дверном проеме аппарель для инвалидных колясок, на полуосях и крышках ступиц логотип «ZF». Только расцветка выдает принадлежность к Мосгортрансу, и еще узнаваемы фары вазовской «шестерки» и подфарники КамАЗа. С марта начнут выпускать ЛиАЗы с новой маской. Посмотрим, насколько она окажется лучше, но и с самой старой автобусы покупают, ценя дешевизну светотехники. Кстати, турецкие фонари на первенце уже на четверть наполнены водой; говорят, их заменят нашими, менее гигроскопичными.

В кабине водителя – импортное кресло «Граммер» с удобными регулировками и на пневмоподвеске. Руль, похоже, немцы дали как бонус: раньше на ЛиАЗах такого не видывали – рулевая колонка регулируемая, с пневмофиксатором. Покупать у ZF оптом оказалось выгодно.

Большие лобовые стекла зимой отогреет новый отопитель, а летом комфортную температуру создаст кондиционер. На панели приборов справа от водителя непривычно пусто. Обычно туда ставят табличку с номером маршрута. Здесь она не нужна – над лобовым стеклом «бегущей строкой» можно высветить хоть все расписание.

Слева от водителя на «ящике» – импортный кран ручника. Справа на панели – кнопки селектора ГМП. Мотор уже работает. Нажимаю кнопку «D», откидываю вперед кран ручника, чуть добавляю оборотов, и автобус пошел. Проехать на нем довелось только до заводских ворот – метров 800. Оттуда его погонят в Москву, на испытания. Поработает несколько месяцев в автобусном парке, глядишь и встретимся. А со стапеля снимают каркас еще одного нового ЛиАЗа, у него судьба другая. В ближайший год он будет фотомоделью – участником всех российских автомобильных выставок. □

Городской муравей

В Россию хлынул поток китайской автотехники. Крохотный грузовичок «Ант» породил немало ассоциаций у Виктора Маслова. Фото: Георгий Садков.

Нижний Новгород встретил переполненными маршрутными «пазиками» и огромным стадом самых разнообразных «газелей». Ирония судьбы: первая встреча с китайским грузовичком «Чанган-SC1021 CD2» (Changan) произошла на родине его российского конкурента.

Пытаться запомнить маловразумительный индекс новинки бесполезно – понимая это, в России ему с умыслом присвоили имя «Ант». Ассоциации с гигантами Антеями – древнегреческим и летающим – неуместны и в корне ошибочны. Все проще, ant по-английски означает муравей. Вот это близко к истине – для своих крохотных размеров насекомое отличается большой силой. Если конкретно, паспортная грузоподъемность «Анта» – 900 кг, но продавцы уверяют, что в кузов размером 2,6х1,6 м можно загрузить и полторы тонны, запас прочности позволяет.

На ассоциации богато не только название, но и внешность машины – выдвинутый

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
CHANGAN SC1021 CD2 ANT

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4545
ширина	1690
высота	2040*
база	2850
колея спереди/сзади	1410/1350
Снаряженная масса, кг	1240
Полная масса, кг	2270
Грузоподъемность, кг	900
Максимальная скорость, км/ч	90
Топливо	АИ-91

Двигатель: бензиновый JL465Q5, Р4, 1,0 л, 39 кВт/53 л.с., 78 Н·м

Трансмиссия: заднеприводная, М5

Ходовая часть: подвеска – зависимая рессорная; рулевое управление – червячное; тормоза – барабанные с усилителем; шины 6,50–16

*Высота по кабине.



Коротким капотом и выдвинутым вперед бампером грузовичок «Ант» напоминает бульдога. Он способен везти 900 кг.



Хотя кабина формально трехместная, лучше ездить вдвоем.

НАША СПРАВКА

Предприятие Changan Kuauye входит в группу Chang и расположено в городе Чунцин. На заводе площадью около 200 га ежегодно выпускают 50 тыс. коммерческих автомобилей для необъятного китайского рынка, а также на экспорт во Вьетнам, Пакистан, Бангладеш, Азербайджан, Казахстан, а теперь и в Россию.

вперед бампер, ощерившийся воздухозаборником, и крохотный капотик над ним напоминают приплюснутую физиономию бульдога. Впрочем, все это субъективно, а легковые габариты в сочетании с высокой посадкой и хорошим обзором – достоинства вполне объективные и особенно ценные в городе, где этому малышу и придется работать.

Заглянул под машину – снова ассоциация, на этот раз со словом «антикварный». Тормоза – барабанные, подвески – простейшие рессорные и даже без всяких излишеств вроде стабилизаторов поперечной устойчивости. И все это – на прочной «грузовой» раме. Простота – залог здоровья и беспроблемной эксплуатации на ухабистых дорогах.

Необычна компоновка китайского «муравья»: формально она заднеприводная, но маленький моторчик положен на левый бок и сдвинут далеко назад под сиденья, потому и нос получился таким коротким. Агрегаты «Юнлинь» (Jiangling), а в прошлой жизни «Исудзу», только бензиновые 1,0 л/53 л.с. (такой на тестовом автомобиле) и 1,3 л/80 л.с. Доступ к мотору – из-под съемных подушек водительского и пассажирского сидений. Снизу мотор ничем не защищен – валуны в городе не водятся, но соленой каши зимой предостаточно.

Прогуливать «муравья» отправились втроем. В теплой одежде, да со всякими сумками-штативами едва закрыли двери. Думаю, правильнее было бы оговорить грузоподъемность кабины. Скажем, 180 кг – и дели их, как хочешь, хоть на двух здоровяков, хоть на трех легковесов. Лучше все-таки на двух…

В тесноте, да не в обиде: передача воткнулась, руль закрутился, хотя отрегулировать себя не позволил – простота…



Приборная панель – настоящий триумф минимализма!

Машинка стартовала легко и без надсадного завывания, несмотря на скромный мотор. Жаль, ненадолго уперлись в пробку. «У нас они тоже теперь бывают, не только в Москве», – с гордостью сообщил сопровождающий. Да, уж…



Под рудиментарным капотом хватило места лишь моторчику стеклоочистителя.

Снятые подушки сидений открывают положенный набок бензиновый мотор 1,0 л/53 л.с.



Пока «загораем», изучаю панель приборов. Серенькая и невзрачная, она тем не менее выполнена достаточно аккуратно. Из удобств только кассетная магнитола, на месте выключателя кондиционера заглушка – намек на то, что такой шик не исключен. Обзор действительно хороший, в том числе и в боковых зеркалах: хотя поверхность у них плоская, зато площадь немалая.

Поведение автомобиля понравилось: маневренный и в меру комфортабельный, он достаточно надежен в управлении и резв благодаря коротким передачам. А вот на шоссе даже порожняком чувствуется недостаток мощности, да и максимальная скорость всего 90 км/ч. Тормоза показались жестковатыми, хотя для порожнего грузовика такое поведение объяснимо. Производитель обещает расход топлива в пределах 7,0–7,5 л на 100 км – выглядит оптимистично, но эти показатели, скорее всего, для шоссе, в городе аналоги сжигают раза в полтора больше.

К слову, об аналогах – в отличие от бескапотных FAW 1010 и «Хёндай-Портер», полукапотный «Ант» меньше кивает кабиной на кочках, а его пассивная безопасность потенциально выше. Последнее было подтверждено в ходе крэш-теста, впервые проведенного для грузовика в Китае. Однако для покупателя первостепенное значение все же имеет цена – самый доступный бортовой «Ант» обойдется в 275 тыс. руб., тестовый с тентом – на 10 тыс. дороже. А за модификацию с более мощным 1,3-литровым мотором нужно доплатить еще 20 тыс. руб. Гарантия производителя – 2 года или 50 тыс. км пробега. □

Автомобиль предоставлен компанией «ИСТ-АВТО ЦЕНТР», Нижний Новгород.

"... ПОРА ИНЖЕКТОР ПРОМЫВАТЬ!"

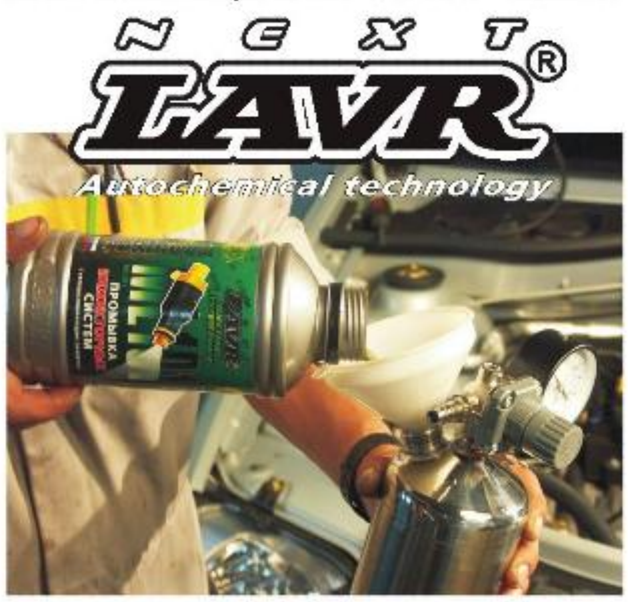
В прошлом номере (3/2007) мы говорили о присадках в топливо, где затронули актуальную на сегодняшний день тему засорения инжектора. Присадки в топливо хорошо справляются с удалением небольшого количества загрязнений и отлично выступают в роли профилактического средства. А вот когда такие «витаминки» уже не помогают, т.е. отложений в топливной системе накопилось много, то необходимо более сильное «оружие». Наиболее эффективным и удобным способом является промывка на работающем двигателе с помощью специального промывочного оборудования. Для обработки требуются две вещи: промывочная станция (бывают пневматические и электрические) и моющее топливо, на котором и работает двигатель. Моющее топливо (производители называют его по-разному, но суть одна) предлагают и наши, и зарубежные компании.

Вот что говорит известный в Челябинске диагност Александр Колодкин, который давно пользуется нашими препаратами: «Перепробовал я практически все жидкости для промывки, но остановил свой выбор на LAVR next. Почему именно на нем? Да потому, что при всех своих достоинствах, данная жидкость практически не имеет недостатков. Кроме отличного моющего свойства, LAVR next не дает едкого выхлопа при работе (от некоторых жидкостей глаза прямо жжет, и это притом, что вытяжка выхлопных газов включена). Единственный состав, при использовании которого не требуется менять свечи зажигания или использовать на время промывки какие-нибудь ненужные свечи, не требуется замена масла (этот факт удешевляет стоимость обработки, повышая конкурентоспособность сервиса). Немаловажно и то, что LAVR next не засоряет фильтры форсунок, так как не отрывает отложения, а полностью растворяет их (после некоторых импортных составов приходилось снимать форсунки и отмывать их вручную). Но эти проблемы - забота сервиса, а для клиента несомненным преимуществом является дополнительный раскоксовывающий эффект, позволяющий, наряду с промывкой системы впрыска очистить еще и детали цилиндро-поршневой группы».

Вот основные, но далеко не все преимущества состава LAVR next. Для того чтобы описать все, потребуется гораздо больше места. Теперь расскажу про саму процедуру промывки. В общей сложности работа занимает чуть более часа и состоит из монтажа-демонтажа станции и трех циклов промывки. Подключение станции особых трудностей не составляет, в комплекте есть много разных переходников. Сама промывка тоже незатруднительна: два цикла работы двигателя по 10-15 минут с таким же перерывом между ними. За счет простоты и эффективности данный способ промывки набирает всё большую популярность среди мастеров автосервисов.

Убеждать, что промывка инжектора необходима, при наших условиях эксплуатации, сегодня уже не требуется. На многих сервисах пестрят вывески, предлагающие данную процедуру. Но перед тем как отдать свой автомобиль в руки мастера, поинтересуйтесь, как и какими составами пользуется сервис, ведь теперь Вы знаете, какие бывают при этом «подводные камни» и сможете сделать осознанный выбор.

Заузолков Юрий
технический консультант ЗАО НПО "Поликом"



Научно-производственное объединение "Поликом": (351) 247-92-76, 247-92-78, **info@lavr.ru, www.lavr.ru**



Созвездие W203

«Мерседес» в России давно стал именем нарицательным, символом достатка владельца и надежности техники. Как выбрать подержанный С-класс и правильно содержать его, расскажет Игорь Козлов. Фото: Константин Якубов.

Счет поколениям С-класса многие у нас ведут от 190-го «Мерседеса» (заводской индекс W201), который начали выпускать на заводе в Бремене в 1983 году. Через 10 лет ему на смену пришел W202 (в Штутгарте родоначальником С-класса считают как раз его), а в 2000-м – W203. Самое время рассказать об особенностях модели W203, ведь с этого года, после очередной смены поколений, ее можно купить лишь на вторичном рынке. Цены на С200 2001 года начинаются с $19 500, за более навороченные С320 просят от $25 000.

КОРМЛЕНИЕ С ЛОЖЕЧКИ

Механика «мерседесовских» двигателей традиционно надежна, не исключение и моторы 203-го. Привод ГРМ – цепной, с ним проблем не бывает. Да и повышенный масляный аппетит моторов – редкость. А вот системы питания и зажигания на нашем топливе нередко дают сбои.

Наиболее частый виновник перебоев в работе мотора – свечи, хлебнувшие металлсодержащих присадок. Чтобы уберечь нейтрализатор при пропусках воспламенения, блок управления двигателем просто отключает форсунку неисправного цилиндра. И даже если вы проморгали горящую лампочку Check Engine, не почувствовать «недостачу» трудно.

При отложениях смол на форсунках (вновь от плохого бензина) блок управления корректирует время их открытия, но лишь до поры. Когда пределы адаптации, зашитые в ПЗУ, исчерпаны – загорается Check Engine (код ошибки –



W203 предлагался с тремя типами кузовов: седан, универсал и хэтчбек. Одна из составляющих завидной топливной экономичности – аэродинамика (C_x = 0,26).

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

2000 г. Mercedes C-Klasse, заводской индекс W203. Кузов: седан и спорткупе. Двигатели (в скобках модель авто): бензиновые Р4: 1,8 л, 95 кВт/129 л.с. (C180); 1,8 л, 120 кВт/163 л.с. (C200); 1,8 л, 125 кВт/170 л.с. (C200 CGI); 1,8 л, 141 кВт/192 л.с. (C230K); V6: 2,6 л, 125 кВт/170 л.с. (C240); 3,2 л, 160 кВт/218 л.с. (C320); 3,2 л, 260 кВт/ 354 л.с. (C32 AMG); дизельные с «коммон рейл» и турбонаддувом Р4: 2,1 л, 90 кВт/122 л.с. (C200 CDI) и 2,1 л, 105 кВт/143 л.с. (C220 CDI). Привод задний, М6 или А5.

2001 г. Крэш-тест EuroNCAP, 4 звезды, 14 и 17 баллов за фронтальный и боковой удар соответственно. Универсал (модель CT).

2002 г. Комиссия EuroNCAP добавила 2 балла и 1 звезду за внедрение системы напоминания о незастегнутых ремнях, учитывающей наличие пассажира на каждом месте. У модели C220 CDI мощность двигателя – 110 кВт/150 л.с., у C180 – 105 кВт/143 л.с. Новые дизельные двигатели Р5: 2,7 л, 125 кВт/170 л.с. (C270 CDI) и 3,0 л, 170 кВт/231 л.с. (C30 CDI AMG). Полноприводная модель 4matic.

2004 г. Рестайлинг: изменились передняя и задняя оптика, бамперы, боковые молдинги, панель приборов, центральная консоль, рукоятки управления климатом; 16-дюймовые колеса в базовой комплектации. Впервые на «Мерседесе» применили новую, стойкую к царапинам краску. Изменены опоры передней подвески и сайлентблоки рычагов задней, появилась рулевая рейка с клапаном параметрического управления (варьирует усилие в зависимости от скорости) и уменьшенным передаточным отношением. Модификация C55 AMG, двигатель V8 5,5 л, 270 кВт/367 л.с. (передок автомобиля удлинен на 80 мм).

2005 г. Новые моторы. Бензиновые V6: 2,5 л, 150 кВт/204 л.с. (C230); 3,0 л, 170 кВт/231 л.с. (C280); 3,5 л, 200 кВт/272 л.с. (C350); турбодизель с «коммон рейл» 3-го поколения: V6, 3,0 л, 165 кВт/224 л.с. (C320 CDI). Соответственно, модели C230 K, C240, C320, C270 CDI и C30 CDI AMG сняты с производства. Новая семиступенчатая адаптивная АКП 7G-Tronic.

2006 г. Начало продаж «Особой серии» с АКП, парктроником и биксеноновыми фарами. К серийному выпуску подготовлена модель нового поколения, W204.

бедная смесь). Виновником той же ошибки может быть и ДМРВ – он со временем начинает «приписывать» лишние массы воздуха. Чаще дефект датчика проявляется в жаркую пору с периодичностью два сезона или 50 тыс. км.

У двигателей с механическим нагнетателем (компрессором) забивается сажей клапан рециркуляции отработавших газов (ошибка – сбой при дожиге). Менять клапан нет смысла, на нашем топливе его ресурс не превышает 20 тыс. км, данную функцию проще и дешевле отключить.

Чтобы продлить жизнь свечам и форсункам, можно «перепрошить» блок управления под 92-й бензин, который не так «бодяжат» (цена вопроса – 40 евро). Правда, придется смириться с некоторым ухудшением динамики.

Тушим Check Engine только с помощью специального сканера (Star Diagnosis, далее – SD). Снятием клеммы с АКБ можно наломать дров: без питания блок управления двигателем обнуляет данные коррекции состава смеси (адаптации) и переходит к стандартным заводским настройкам. Если до этого машину долго эксплуатировали с включенным Check Engine или неполадка возникла стремительно, то коррекция могла оказаться далеко за пределами нормальных значений. Тогда рискуете вовсе не завестись – потребуются новые свечи, форсунки, ДМРВ и, возможно, бензонасос. В сравнении с экономией на визите к дилеру такой комплект деталей обойдется намного дороже.

Увы, топливная аппаратура современных «мерседесовских» дизелей тоже плохо приспособлена к российскому топливу, первые проблемы с ней случаются уже к 100 тыс. км. Учитывая дороговизну ремонта и запчастей, от покупки авто с дизелем лучше воздержаться.

ЭЛЕКТРОННАЯ ДЕМОКРАТИЯ

Привычных для многих жгутов электропроводки здесь не найти. Всем ведает электроника: множество отдельных блоков связаны мультиплексной шиной CAN (Controller Area Network – контроллер локальной сети) по «витой паре», а главного управляющего нет. Взять бразды правления в свои руки (точнее, микросхемы) может любой блок. Например, при торможении все подчиняются блоку ABS/ESP, а при разгоне – блоку управления двигателем.

При желании установить неоригинальное дополнительное оборудование (сигнализацию, навигационную систему, музыку и пр.) придется докупать согласующее устройство CAN BUS ($100–250). Для вживления нового органа в умную проводку лучше не соваться обычными проводами и паяльником.

При приближении ТО на щитке приборов загорается символ (гаечный ключик), который легко и корректно потушит лишь SD, при этом пробег фиксируется в недрах энергонезависимой памяти блоков EZS и щитка приборов KI. При наличии SD косвенно можно убедиться в истинности пробега, сопоставив его с отметками прохождения ТО. При нелогичных расхождениях от покупки такого авто лучше отказаться.

Защитой цепей от короткого замыкания ведают два блока обработки сигналов SAM, в которых кроме привычных плавких предохранителей есть и электронные (их большинство). Если после замены, например, сгоревшей лампочки цепь так и не заработала, перезапустите двигатель, чтобы «взвести» соответствующий предохранитель.

САМ НЕ СПИТ, ДРУГИМ НЕ ДАЕТ

Слабое звено в электронике – задний блок SAM, установленный в багажнике. Удивительно: его коллега трудится под капотом в худших климатических условиях, а из строя выходит гораздо реже. «Кончиться» блок может по-разному: честно, когда начинает откровенно врать в показаниях топлива и сгоревших лампочках, и подло, когда в один момент оставляет водителя с напрочь разряженным аккумулятором. По «должностной инструкции» блоки SAM должны «уснуть» через несколько минут после выключения зажигания, перейдя в энергосберегающий режим. Но у заднего случается бессонница: он беспокоит соседа и другие блоки управления, бесконечно требуя от них протоколы самодиагностики. Аккумулятор честно кормит энергией всех бодрствующих. При неглубоких разрядах, когда после стоянки удается завестись без посторонней помощи, SAM еще способен вернуться к нормальной жизни. Если без «прикуривания» не обойтись – имейте в виду, для SAM это может стать «контрольным выстрелом».

НЕКОТОРЫЕ РЕГЛАМЕНТНЫЕ РАБОТЫ (ЗАМЕНА)

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе (бензин: SAE 5W30, API CL/CF, ACEA A3/B3/B4; дизель: SAE 10W30, API SJ/CF, ACEA A3/B3) и масляный фильтр	15 (2)
Фильтры: топливный/воздушный/салона	60/30/30
Свечи зажигания	60
Масло в МКП 236.2 или 000 989 26 03	90*
Масло в АКП 236.6 или 000 989 92 03	90*
Жидкость в приводе тормозов (DOT4)	(2)
Жидкость ГУР 345.0 или 001 989 24 03	120
Антифриз 325.0 или 000 989 08 25 (или 000 989 21 25)	200 (4)

**Замена по состоянию. Масла и жидкости – по классификации MB.*



На простых версиях регулировка кресла по высоте не самая удачная: перемещается только подушка относительно неподвижной спинки. В крайнем верхнем положении сиденья длинноногий водитель рискует сломать подрулевой рычаг, когда тот в нижнем положении.



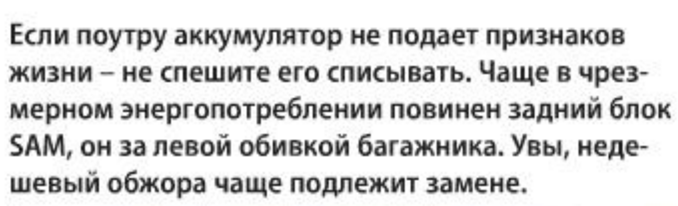
Ключ без жала удобен, но при первых же затруднениях со считыванием транспондера визит к дилеру лучше не затягивать: чем раньше диагностируют неисправность, тем больше шансов узнать истинного виновника.

КЛЮЧ К СПОКОЙСТВИЮ

Если по каким-то причинам к машине остался лишь один ключ – не медлите с заказом дубликата. Во-первых, процедура эта длительная: на все проверки по криминальной базе и доставку уходит 40 дней (стоимость ключа 100 евро). Во-

Двигатель 3,2 л (С320) обходится без объемного нагнетателя. Дублер VIN – в окошке за ветровым стеклом (кружок), а основной – в салоне под креслом переднего пассажира, на усилителе поперечины пола.





Если поутру аккумулятор не подает признаков жизни – не спешите его списывать. Чаще в чрезмерном энергопотреблении повинен задний блок SAM, он за левой обивкой багажника. Увы, недешевый обжора чаще подлежит замене.







Передняя подвеска модификации 4matic. Ресурс шаровых опор (меняются в сборе с рычагом и сайлентблоками) – 80 тыс. км, столько же служат амортизаторы, а стойки стабилизатора (косточки) – 50 тыс. км.



В моноприводном варианте нижних рычагов и шаровых опор – по паре на сторону. Задний шарнир меняется отдельно, а передний – только в сборе с рычагом.

вторых, при проблемах со считыванием транспондера в головке ключа становится невозможно определить виновника сбоя, нужен другой ключ. А сбоить может и блок управления зажиганием EZS (800 евро), куда ключ вставляется. В этом случае ожидание нового ключа – трата времени. Правда, и при наличии нескольких ключей случаются ошибки в определении виновника, но вероятность их тем меньше, чем раньше произведена диагностика. Не медлите с ней!

ЗВЕЗДА, ЕЩЕ ЗВЕЗДА

С безопасностью у «цешки» – порядок. Систем, работающих на нее, достаточно даже в ба-

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Работа	Стоимость, руб.
Диагностика электронных систем	1600
Замена масла и фильтра двигателя	1000
Замена свечей зажигания	4200
Чистка форсунок (бензин)	5400
Замена ДМРВ (бензин)	1600
Замена блока SAM	3900
Замена насоса высокого/низкого давления (дизель)	2400/3900
Замена стоек стабилизатора	1500
Замена тормозных дисков передних/задних	3000/3200

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Детали	Стоимость, руб.
Крыло (переднее/заднее)	10 600/ 20 600
Бампер (передний/задний)	13 700/ 15 800
Блок-фара/задний фонарь	14 000/ 6700
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салона	900/ 2700/5500/ 900
Блок SAM	12 900
ДМРВ (бензин)	15 900
Насос высокого/низкого давления (дизель)	36 000/ 10 300
Амортизаторы передние (пара)	17 000
Стойки стабилизатора (пара)	3000
Тормозные диски передние/задние (пара)	7500/5000
Тормозные колодки передние/задние (комплект)	2300/2600

зовой комплектации. Все они взаимодействуют в едином комплексе, вмешиваясь в защиту седоков поэтапно. Подробно об этом журнал уже писал (ЗР, 2004, № 6), отметим лишь, что по результатам крэш-теста EuroNCAP в 2001 году (см. Историю модели) с первой попытки автомобиль заработал 31 балл и четыре звезды (на пять не хватило одного балла!). Спустя год комиссия EuroNCAP пересмотрела методику и добавила еще 2 балла и одну звезду за интеллектуальную систему предупреждения о незастегнутых ремнях, внедренную незадолго до этого.

Однако слепо уповать на пятизвездный щит безопасности без дополнительной проверки у дилера не стоит. Известны случаи, когда сработавшие после ДТП подушки безопасности и пиронатяжители ремней не меняли, а функцию их самодиагностики «спецы» просто отключали.

СПАСЕНИЕ УТОПАЮЩИХ

Немалая часть машин попала к нам с вторичных рынков Европы после наводнений. Если не обнаружите след от ватерлинии на обивках – не обольщайтесь, он может быть с их внутренней стороны, хотя наиболее рьяные продавцы вымывали ил даже из скрытых полостей с почти полной разборкой машины. Зато никто не менял подшипники ступиц, и если в нормальных условиях они живут свыше 100 тыс. км, то у «утопленников» могут кончиться непредсказуемо. Задние подшипники меняют отдельно, передние – в сборе со ступицей. При замене проверяем состояние тормозных дисков, их предельно допустимый износ – 3 мм. Обычно передние служат 60 тыс. км, задние – около 90.

По данным немецкой контролирующей организации (TÜV), двух-трехлетние «цешки» занимают 50-е место в рейтинге надежности (из 113),

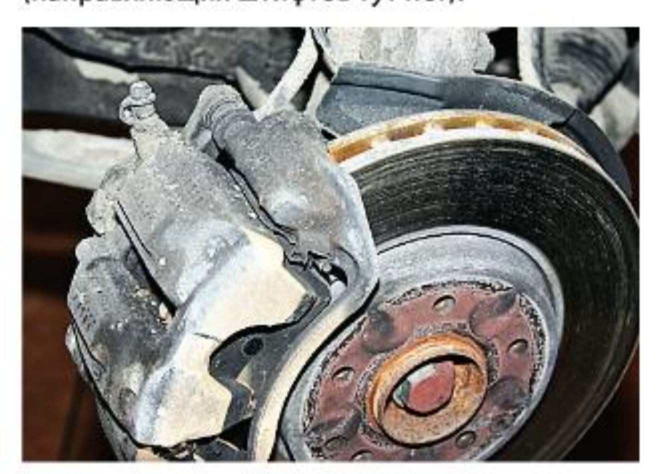
В задней многорычажке слабый элемент – нижний сайлент-блок кулака, его ресурс редко превышает 60 тыс. км. При ремонте не оставляйте кулак висеть на тросе ручника, тот надломится!





Болезнь «мерседесовских» «автоматов» – течь масла по разъему проводки (показан стрелкой, пока сухой) передается по наследству через поколения. С потеющим можно немного поездить, придется лишь чаще проверять уровень.

Тормозные механизмы очищаем при каждом ТО. Предельный износ диска – 1,5 мм на сторону. Перед установкой колеса сориентируйте отверстия под болты в ступице и диске до посадки на буртик (направляющих штифтов тут нет).



а 4–5-летние – 11-е, то есть основные поломки возникают в гарантийный период. Схожая картина и у нас, поэтому подержанные «мерседесы» дешевеют медленно. □

Благодарим компанию «АЛАРМ СЕРВИС» за помощь в подготовке материала



Ах, белый теплоход

Хотя предложение больших вседорожников на вторичном рынке намного превышает спрос, выбрать достойный экземпляр не просто, в чем убедились Игорь Козлов и Виталий Урюков. Фото: Александр Кульнев.

Эти машины популярны и у приверженцев активного отдыха, и у ценителей комфорта. Один из типичных представителей класса – Toyota Land Cruiser 100. Название модели можно перевести как «сухопутная яхта» – что ж, стоит суденышко соответственно. Но отчаиваться не стоит – авто конца 90-х годов в модификации Prado доступно за $20–25 тысяч.

ИЗ ДАЛЬНИХ СТРАНСТВИЙ

Искомый объект 1998 года, с 3-литровым дизелем и «автоматом» ценой $25 000 мы отыскали в отделе «трейд-ин» «ТОЙОТА ЦЕНТР ШЕРЕМЕТЬЕВО» и от предложения ознакомиться с потенциальной покупкой, разумеется, не отказались.

«Прадо» непопулярного белого цвета привезли в Россию в 2002 году из Германии. Изрядно погоняв по отечественным дорогам, сдали в обезличку. Чудом сохранившаяся сервисная книжка с отметками немецкого и российского дилеров вселила надежду, что пробег 134 тыс. км соответствует действительности. Увы, немцы, в отличие от нас, редко расстаются со своими авто без веской причины, поэтому следы первородной аварии мы искали особенно тщательно.

Все оказалось не так страшно, у машины восстанавливали только правую сторону: рихтовали обе двери и меняли их пластиковые накладки. Ремонт сделан настолько аккуратно, что именно это его и выдало. У «Прадо» такого возраста коррозия по завальцовке нижней части дверей – частое явление. Вот и у «нашей»: с левой стороны – ржа, а с правой, отремонтированной – полный порядок.

Оставил хорошее впечатление и осмотр снизу. Мало того, что все грамотно задумано и исполнено, так еще и сохранилось неплохо. Нет ни повреждений, ни следов контакта с грунтом: похоже, машина еще не видела настоящего бездорожья. Правда, в столице и асфальт не сахар – трубки к заднему отопителю салона уже обросли налетом окислов. Такие лучше сразу сменить, а не дожидаться, когда лопнут (новые – 1600 руб.). Некоторые владельцы предпочитают их просто заглушить, жертвуя теплом задних пассажиров, – не лучшее решение. Ведь зимой надо бороться и с изморозью на стеклах, а для большого салона одной лишь передней печки маловато.

СЕМЬ ФУТОВ ПОД КИЛЕМ

Это чувство возникло, лишь тронулись с места: под колесами – волны грунтовки, а в салоне – почти штиль. «Автомат» перебирает передачи мягко, без рывков. Это хороший знак: если бы ощущались подергивания при переключениях и удары при переводе рычага из «нейтрали» в «драйв», пришлось бы готовиться к скорому ремонту. Работа дизеля сопровождается дрожью, но не сильной и лишь на холостых оборотах, а стоит поддать газку – и уже не понять, кто трудится под капотом.



Компас, штурвал – все, как у настоящей яхты. Да и ощущения в движении, словно не едешь, а плывешь. Для 9-летней машины салон сохранился неплохо, только старинные формы выдают возраст.



Если в пятиместном варианте более кубометра для груза окажется недостаточно...

...можно сложить задний диван. Для крепления поклажи есть и петли, и сетка.



РЕКОМЕНДАЦИИ ПРИ ПОКУПКЕ «ТОЙОТЫ-ЛЕНД КРУЗЕР ПРАДО» НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ*

1. Обратите внимание на состояние капота и нижней части дверей, это самые уязвимые места кузова. Если возникли сомнения – предложите продавцу обследовать авто у дилера (платит проигравший). Отказ – повод не связываться.

2. При резком нажатии на педаль газа выхлоп прогретого дизеля должен быть бесцветным (топливо – по сезону!). Допускается лишь одиночный выброс сажи, как и при пуске холодного мотора. Если дым столбом – близок ремонт ТНВД (переборка насоса – $170, плунжерная пара с кулачковым диском – $450).

3. «Прадо» делают с двумя вариантами привода – постоянным полным и жестко подключаемым передним мостом. Поинтересуйтесь у владельца, как пользоваться трансмиссией на сухом асфальте. Если услышите, что, соответственно, можно включать блокировку межосевого дифференциала и подключать мост (посуху этого делать нельзя!) – такую машину лучше не брать.

4. Обратите внимание на аккумуляторы: желательно, чтобы они были одной марки, одной даты выпуска и одинаковой емкости. В тандеме должны работать равные партнеры.

5. Если машину обслуживали у дилера (есть отметки в сервисной книжке), то о неожиданных поломках до очередного ТО можно не беспокоиться, в межсервисный период они у «Прадо» редки.

**С учетом особенностей модели.*

Чтобы убедиться, заглядываем внутрь. Действительно, дизель, 125-сильный форкамерный 1KZ-TE с обычным механическим ТНВД. Не последнее достижение инженерной мысли, но к нашей солярке приспособлен куда лучше, чем современные «коммон рейл». Увы, оборотная сторона простоты – слабая защита от воровства. Достаточно «бросить» провод на клапан отсечки топлива и толкнуть машину, чтобы завестись. Это понял еще предыдущий владелец, потому и установил в салоне дополнительный замок-блокиратор рычага коробки передач. Мы же рекомендуем сверх того укрыть клемму клапана щитком – так надежнее.

ТРУЖЕНИКИ МОРЯ

На рынке объявлений в интернете и в печати большинство «прадо» 1998 года предлагают с автоматической КП (88%). Доля дизельных машин тоже немалая, около 25%. Приобрести автомобиль можно и за $26 000, и за $21 500, правда, пос-



Привод ГРМ дизеля – ременный. При покупке машины не у дилера ремень и ролики лучше сразу сменить. Обрыв чреват немалыми затратами на ремонт.



Коррозия хромированного кожуха запаски повсеместна даже у более свежих экземпляров. Снять колесо с двери проще, чем доставать из-под днища.



Такое состояние нижних отбортовок дверей у 9-летних «прадо» частое явление. Борьбу с коррозией лучше не откладывать.



С правой стороны обе двери восстанавливали: пластиковая накладка передней слегка топорщится.

Элементы подвесок (на фото – передняя) и трансмиссия на «Прадо» очень живучи, но при включении жесткой связи меж мостами на сухом асфальте их ресурс снижается в разы. Дорожный просвет 245 мм!



Шлицевое соединение карданного вала с передним редуктором уже слегка люфтит, но в движении не стучит и не брякает. О скорой замене речи нет, но «держать в уме» слабое звено – необходимо.





КОММЕНТАРИЙ ВЛАДЕЛЬЦА

Жуков Валерий, 43 года, автослесарь

Люблю охоту и рыбалку, поэтому искал только настоящий рамный вседорожник. Хотелось с дизелем и АКП: на проселке очень важна тяговитость мотора, с «автоматом» удобней в городе. Вариантов просмотрел немало, искал свой более двух месяцев. После осмотра без колебаний оставил залог, хотя изначально на сумму $25 000 не рассчитывал. А что, все познается в сравнении – видел машины и дешевле, но в худшем состоянии.

Покупать подержанную машину у дилера особенно хорошо при недостатке опыта. Но даже для бывалого автолюбителя официальная гарантия специалистов сервиса не будет лишней.

ледний с пробегом 270 тыс. км (цены предложения на момент подготовки номера). Многие из продаваемых машин ввезены в Россию со вторичных рынков других стран. Экземпляры из южной Азии отличает прекрасно сохранившийся кузов, ведь там на их дорогах нет главного врага всех металлов – соли. Но «южан» стоит рассматривать лишь тем, кто не намерен ездить зимой: тут нет второго аккумулятора, а дополнительную печку заменяет еще один кондиционер. Для наших широт – не лучший вариант.

Наиболее достойным показался «Прадо» за $25 000 с пробегом 190 тыс. км «с копейками». Машина была куплена владельцем новой в автосалоне, обслуживалась у дилера и в послегарантийный период. Плохо лишь то, что в последний год на джипе почти не ездили: это подтверждает и продавец, и штамп ТО-190 годичной давности. А техника, как известно, должна работать, иначе жди поломок. Здесь так и вышло – «сопливится» помпа. Других изъянов мы не обнаружили, да и найти их в условиях зимней улицы на чумазой машине сложно. Впрочем, продавец был не прочь проехать на дилерскую диагностику, но в случае положительного результата – за наш счет (около $450).

Каков же итог? Хороший вариант можно найти и на рынке – дело случая, но не торопитесь выложить немалую сумму: договоритесь с продавцом об экспертизе у дилера. Правда, к «тойотовским» без записи не попасть, но если вам приглянулся именно «рыночный» вариант – лучше потратить время, чем деньги. □

	1-й вариант	2-й вариант	Разница* в цене автомобиля 5–6 лет, %	Разница* в цене автомобиля 8–9 лет, %
Кузов	3-дверный (KJ90)	5-дверный (VZJ95)	+10	+8
Кол-во мест (5-дверный вариант)	5	7–8	+3	+2
Двигатель	бензиновый	дизельный	+5	+7
Наличие доп. приборов (компас и пр.)	нет	есть	+2	+2
КП	механическая	«автомат»	+5	+3
Привод	подключаемый передний мост	постоянный полный	+1	0

Второй вариант дороже первого.

CHEVROLET SSR
Выпускали в Детройте в 2003–2006 гг. Модель не стала массовой, но благодаря нестандартной конструкции приобрела известность. В Москве пока предлагают автомобили практически без пробега за $58 000–61 500.

Коктейль для гурманов

«Шевроле-SSR» – возможность прослыть оригиналом. Не за горами время, когда модель станет украшением коллекций. Последние экземпляры пока не исчезли из салонов, чем воспользовался Андрей Кочетов. Фото: Константин Якубов.

Такое впечатление, что на автомобиль повесили транспарант: «Только сегодня, и только в нашем цирке!». Пешеходы, автомобилисты, мотоциклисты буквально оставляют глаза на серебристых боках. Кто-то удивляется сочным ретроформам, у других вызывает любопытство непривычное сочетание покатого капота, маленькой округлой кабины и огромного багажника.

Как известно, родстером называют двухместный спортивный автомобиль с мягкой или жесткой крышей, низкой посадкой и тесным кокпитом. К «Супер Спорт Родстеру» (так расшифровывается SSR) это определение, на первый взгляд, подходит с натяжкой. Судите сами: водитель и единственный пассажир этого автомобиля, ступив на подножку, чинно садятся в удобные, почти домашние кресла и обозревают окрестности с полутораметровой высоты. Закравшиеся сомнения подтверждает запись в паспорте транспортного средства: «Грузовой-бортовой». Действительно, грузовая платформа присутствует и рассчитана на 400 кг или 470 л. Есть крышка и откидной борт.

Конструкция тоже намекает на «пролетарское» происхождение: внушительная рама; передняя подвеска хоть и «Мак-Ферсон», явно нелегкового размера, сзади мост на пружинах... Так что же здесь от



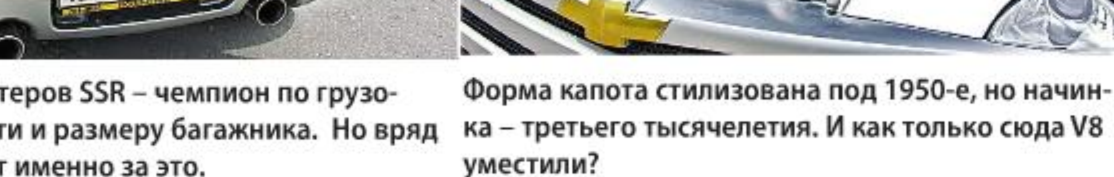
SSR равнодушными не оставляет: его формами возмущаются, восхищаются или просто завидуют.



Отделка недорогая, но добротная, соответствует современному стилю Нового Света.



Среди родстеров SSR – чемпион по грузоподъемности и размеру багажника. Но вряд ли его купят именно за это.



Форма капота стилизована под 1950-е, но начинка – третьего тысячелетия. И как только сюда V8 уместили?

родстера? Например, передние колеса меньше, чем задние. Тормоза – дисковые вентилируемые по кругу, рама прикрыта снизу аэродинамическими щитками.

Салон – для консерваторов. Органы управления и отделка типично американские: твердый черный пластик с «металлическими» вставками и нарочито толстая кожа сидений. Но «Шевроле» не так прост, как кажется. Об этом напоминает ограничитель скорости, а также отключаемый контроль тяги. Бортовой компьютер умен и услужлив, как английский дворецкий, – оперирует не только маршрутными параметрами, но и напоминает о сроке замены масла в двигателе, приглашает на очередное техническое обслуживание.

Что ж, ингредиенты смешаны, время распробовать коктейль. V-образная «восьмерка» объемом 5,3 л просыпается с приглушенным ворчанием, стрелки делают контрольный забег, гаснут лампочки индикаторов… «автомат» в «драйв» – поехали! «Пикап-родстер» массой под две тонны плавно, но мощно ускоряется и легко догоняет престижный седан. Машина неплохо слушается руля и педалей. При этом и плавность хода на высоте – мелкие дефекты асфальта не только не чувствуются, но даже не слышны.

Выглянуло солнышко, напомнив, что я в родстере. Самое время опустить крышу! Любые манипуляции с металлическим верхом возможны только при нажатой педали тормоза. Крыша складывается примерно за полминуты, после чего невольные зрители готовы взорваться аплодисментами. Не дожидаясь оваций, выезжаю на загородную трассу. Вот она, родная стихия «Шевроле-SSR»! Полупустая дорога, музыка в стиле кантри, круиз-контроль на скорость 60 миль в час, шикарная спутница справа – так можно ехать вечно. А по пути продемонстрировать даме, на что годны SSR и его хозяин! Динамичный автомобиль с цепкими тормозами и привычными заднеприводными повадками готов раскрыть свой немалый потенциал в руках умелого водителя. Но все же этот коктейль смешан не для светофорных гонщиков. SSR – для солидных людей, не боящихся оказаться в центре внимания. И знающих толк в… коктейлях. □

Автомобиль предоставлен фирмой «ПИКАП-ЦЕНТР».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	CHEVROLET SSR 5,3 aut.	6,0 aut.(6,0)*
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	4867	
ширина х высота	1996x1621	
база	2946	
дорожный просвет	155	
колея спереди/сзади	1605/1605	
Радиус поворота, м	5,8	
Снаряженная масса, кг	1850	2159
Полная масса, кг	2435	2744
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,0	5,6 (5,4)
Макс. скорость, км/ч	210**	
Топливо	АИ-92	
Запас топлива, л	71	
Расход топлива, л/100 км:		
загородный цикл	12,4	10,2 (9,1)
городской цикл	13,8	15,7 (18,1)
смешанный цикл	15,7	12,4 (11,8)
Двигатель		
Расположение	продольно	
Конфигурация	V8	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см³	5327	6000
Мощность, кВт/л.с.	224/305	294/400 (298/405)
при об/мин	5200	5700 (6000)
Крутящий момент, Н·м	449	542
при об/мин	4000	4000
Трансмиссия		
Тип	заднеприводная	
Коробка передач	A4	A4 (M6)
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	неразрезной мост	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние/задние	дисковые вентилируемые	
Шины:		
спереди / сзади	255/45R19 / 295/40R20	

**В скобках – для механической коробки передач. **Ограничена электроникой.*

SSR – редкость даже в своем отечестве. Тем не менее официальные сервисные центры «Шевроле» в России готовы взяться поддерживать техническое состояние и при необходимости отремонтировать. Тем более что «Шевроле-Трейлблейзер» поделился с SSR некоторыми узлами и агрегатами. А вот оригинальные кузовные детали «в случае чего» доставят из США за одну-две недели. Периодичность обслуживания – 15 тыс. км, его стоимость (без дополнительных работ) – 8–10 тыс. рублей.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ (В МОСКВЕ)*, руб.

Ветровое стекло	18 000
Капот	29 000
Фара	9000
Крыло переднее	19 000
Передний бампер	22 000

**Указанные цены у разных поставщиков могут значительно отличаться.*

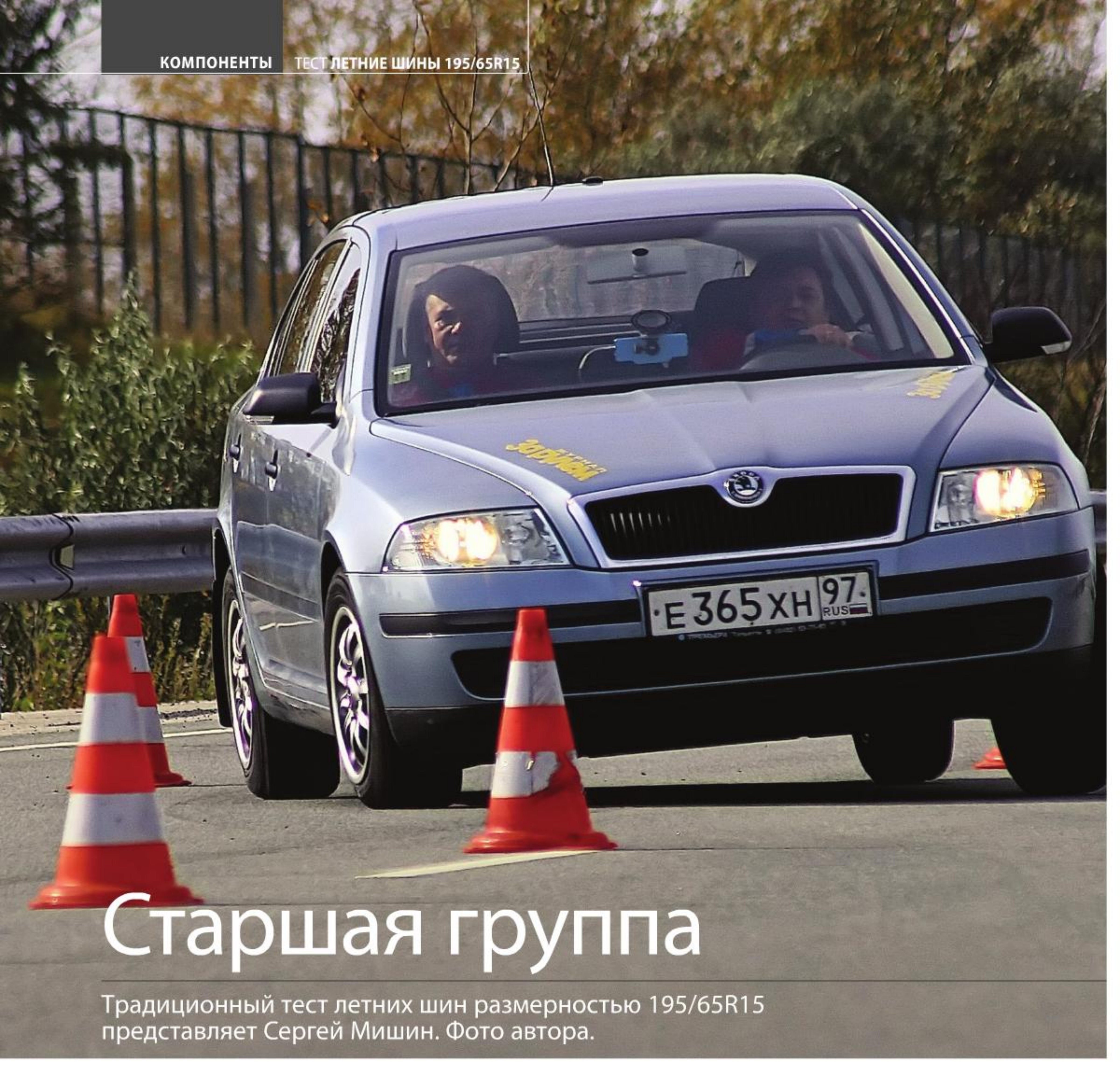
Цены на подержанные автомобили (в тыс. рублей)*

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
МАЛЫЙ КЛАСС													
ВАЗ-1111	95 60	75 50	65 48	57 35	51 31	46 29	46 27	46 26	35 24	32 22	31 19	29 16	24 14
«Дэу-Матиз»	215 165	185 150	175 140	170 130	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	–	–	–	–	–
«Мерседес-А»	м.д.	м.д.	460 400	420 350	410 310	390 290	340 260	300 240	–	–	–	–	–
«Ниссан-Микра»	380 350	360 290	330 270	270 200	236 185	195 180	190 157	175 143	167 140	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
«Опель-Корса»	360 250	340 250	310 240	290 210	245 200	240 188	220 180	184 165	184 140	175 130	140 100	120 80	110 60
«Пежо-206»	400 320	370 270	325 250	310 240	300 230	260 210	240 200	215 185	–	–	–	–	–
«Тойота-Ярис»	м.д.	415 350	352 270	332 255	316 243	305 220	275 215	м.д.	–	–	–	–	–
«Фольксваген-Поло»	м.д.	360 280	360 280	350 273	330 232	320 216	220 203	213 178	211 149	203 138	167 135	м.д.	м.д.
«Шкода-Фабия»	320 265	320 250	315 245	310 235	270 220	240 220	м.д.	–	–	–	–	–	–
КОМПАКТ-КЛАСС													
ВАЗ-2104	120 105	110 80	104 76	95 70	88 62	80 51	68 49	65 46	63 41	59 35	55 30	52 25	41 19
ВАЗ-2105	115 90	92 70	84 58	80 53	78 50	74 48	62 40	60 39	52 35	50 32	46 30	46 28	45 22
ВАЗ-2106	118 99	96 77	85 73	82 62	80 58	76 54	70 46	65 43	59 38	57 35	54 32	46 27	43 26
ВАЗ-2107	130 92	110 90	100 85	92 68	85 62	80 55	75 50	72 48	65 42	62 35	60 32	58 30	45 24
ВАЗ-2108, 2114	195 164	170 130	155 130	130 116	122 103	108 92	106 70	92 68	78 62	76 56	75 54	73 46	65 44
ВАЗ-2109	185 155	165 135	154 122	140 113	130 97	116 84	105 81	103 68	95 65	81 62	79 51	73 48	70 46
ВАЗ-21099	м.д.	180 145	162 135	148 120	132 116	122 100	111 92	109 81	100 76	89 70	81 62	78 59	75 53
ВАЗ-2110	230 185	200 170	192 145	170 138	151 128	146 110	127 103	116 92	102 86	м.д.	м.д.	–	–
ВАЗ-2111	225 178	200 170	180 140	170 132	143 126	135 115	125 105	м.д.	м.д.	–	–	–	–
ВАЗ-2112	245 185	210 170	184 155	170 140	163 124	151 112	м.д.	–	–	–	–	–	–
ВАЗ-2115	195 168	182 160	170 148	159 130	151 118	135 102	108 89	м.д.	м.д.	–	–	–	–
«Вольво-S40»	680 540	670 400	460 360	440 355	420 325	405 275	350 270	290 240	275 220	250 210	м.д.	–	–
«Дэу-Нексия»	235 195	220 170	205 148	180 140	170 130	160 120	155 110	148 100	130 92	125 85	90 80	–	–
«Дэу-Эсперо»	–	–	–	–	–	–	170 120	160 110	150 100	140 90	130 80	м.д.	м.д.
ИЖ-2126	100 62	92 60	88 58	84 54	67 48	63 42	61 38	49 30	35 25	30 22	м.д.	м.д.	м.д.
«КИА-Рио»	325 265	300 235	270 220	250 220	235 215	230 210	м.д.	–	–	–	–	–	–
«Мазда-323»	–	м.д.	380 320	350 310	330 275	320 230	270 210	260 205	210 170	200 150	185 130	150 110	130 90
«Мицубиси-Каризма»	–	м.д.	330 288	320 270	310 250	300 220	280 215	240 205	210 185	195 170	165 145	–	–
«Мицубиси-Лансер»	450 360	430 330	400 310	320 230	305 200	262 183	240 180	195 150	188 120	180 110	170 100	150 80	125 65
«Ниссан-Алмера»	420 365	400 315	370 300	350 295	345 275	284 258	272 215	240 200	215 155	190 145	180 135	–	–
«Опель-Астра»	580 450	460 310	360 290	320 260	300 240	290 235	285 230	267 215	198 175	192 156	178 121	170 113	146 105
«Рено-Меган»	470 410	430 285	410 260	310 245	305 235	300 230	270 190	230 170	200 135	160 120	–	–	–
«Рено-Символ»	320 230	290 210	240 190	230 185	210 155	200 150	м.д.	–	–	–	–	–	–
«Тойота-Королла»	550 440	485 400	450 360	425 330	355 245	305 205	266 155	260 150	242 148	180 145	160 130	145 100	135 95
«Фольксваген-Бора»	520 460	500 440	480 410	425 370	418 345	394 330	383 290	378 280	–	–	–	–	–
«Фольксваген-Гольф»	650 495	545 450	500 375	418 330	387 320	380 295	369 270	337 265	297 175	227 155	224 145	188 130	183 115
«Форд-Фокус»	450 325	390 312	365 270	345 255	330 245	310 235	290 200	м.д.	–	–	–	–	–
«Хёндай-Акцент»	290 250	320 230	280 220	260 210	240 200	225 190	200 170	190 135	160 120	145 115	120 80	м.д.	–
«Хонда-Сивик»	540 465	520 415	450 355	420 305	365 250	310 215	290 205	260 175	235 170	200 163	165 125	153 120	148 105
«Шкода-Октавия»	550 375	520 340	420 330	410 320	390 295	343 290	322 255	293 235	270 205	–	–	–	–

Модель	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993
СРЕДНИЙ КЛАСС													
«Ауди-А4»	1040 780	850 600	750 550	650 450	600 370	545 320	425 260	364 245	318 227	278 223	272 215	м.д.	–
БМВ 3-й серии	1000 750	850 570	800 530	710 500	625 445	522 395	472 348	410 315	350 270	272 220	248 215	212 194	207 182
«Вольво-850»	–	–	–	–	–	–	–	–	355 235	282 210	246 186	242 180	188 135
«Вольво-S60»	965 650	955 640	925 570	648 485	580 485	м.д.	–	–	–	–	–	–	–
«Дэу-Леганза»	–	–	м.д.	335 275	332 255	332 200	255 188	230 160	–	–	–	–	–
«КИА-Спектра»	315 265	315 265	310 265	285 245	–	–	–	–	–	–	–	–	–
«Мазда-626»	–	–	–	375 300	360 260	340 245	290 205	285 200	280 192	250 165	215 150	190 130	170 100
«Мерседес-С»	1200 1080	1050 780	950 675	840 640	790 575	710 380	650 360	430 330	405 275	345 265	320 260	310 255	280 240
«Мицубиси-Галант»	м.д.	м.д.	570 350	420 315	370 310	345 270	340 200	305 194	290 185	225 135	183 120	180 115	180 110
«Ниссан-Примера»	630 470	560 440	540 420	500 400	460 260	370 250	318 230	264 216	248 183	210 178	186 155	178 140	160 110
«Опель-Вектра»	650 470	600 470	560 430	525 420	375 316	355 270	335 250	285 230	253 200	240 195	180 150	160 130	150 105
«Пежо-406»	м.д.	530 410	420 330	405 320	378 290	350 270	330 230	290 215	250 190	225 185	м.д.	–	–
«Рено-Лагуна»	м.д.	570 410	470 400	430 375	400 280	320 235	295 230	250 210	245 170	240 150	190 120	180 105	м.д.
«Субару-Импреза»	910 600	890 515	830 490	570 432	550 425	440 320	415 225	324 215	243 200	238 175	235 170	184 137	170 135
«Тойота-Авенсис»	700 620	630 535	610 510	500 410	440 372	394 337	346 283	324 270	м.д.	–	–	–	–
«Фольксваген-Пассат»	860 600	690 520	635 476	535 440	500 350	425 335	375 320	330 270	320 250	240 210	220 180	200 140	170 120
«Хёндай-Лантра, Элантра»	395 340	390 300	350 290	335 285	315 255	295 250	265 220	215 160	210 155	175 125	150 100	120 90	115 85
«Хонда-Аккорд»	810 650	795 630	760 560	610 490	500 400	370 278	350 252	330 234	275 230	250 150	245 135	240 130	190 110
БИЗНЕС-КЛАСС													
«Ауди-100», А6	1700 900	1040 765	800 590	680 485	605 465	520 388	470 370	425 355	335 270	330 265	320 215	235 180	230 165
БМВ 5-й серии	м.д.	1020 730	890 680	870 635	665 500	590 405	500 350	455 345	385 330	330 223	270 205	225 170	205 150
«Вольво-S80»	1200 755	800 620	755 510	735 480	565 400	520 400	м.д.	–	–	–	–	–	–
ГАЗ-3102	м.д.	м.д.	180 140	124 95	120 64	112 62	110 43	78 41	70 40	59 37	48 26	40 18	м.д.
ГАЗ-3110	180 130	150 110	140 92	124 76	108 70	89 54	87 52	77 42	–	–	–	–	–
«Мерседес-Е»	1520 1130	1340 960	1170 790	870 662	860 530	585 410	560 396	467 342	458 280	386 200	370 195	260 170	240 160
«Ниссан-Максима»	820 700	700 645	595 500	590 458	580 426	394 352	378 340	348 288	286 226	278 222	м.д.	150 120	148 110
«Опель-Омега»	м.д.	540 450	520 410	485 375	390 365	340 280	288 245	286 230	248 190	213 180	191 155	121 90	118 85
«Субару-Легаси»	890 680	780 430	555 430	550 430	510 380	490 350	300 260	295 230	265 190	240 180	215 140	180 118	180 115
«Тойота-Кэмри»	770 645	725 545	670 515	625 425	418 335	380 270	364 245	350 200	345 185	230 180	215 175	207 145	188 140
«Форд-Мондео»	645 415	595 395	475 360	435 310	317 230	300 218	270 194	247 180	197 148	194 108	175 105	150 105	–
«Хёндай-Соната»	435 390	427 345	405 340	360 278	340 248	287 230	228 182	225 180	188 175	160 100	145 95	120 88	м.д.
ЛЮКС-КЛАСС													
«Ауди-А8»	3150 1950	2460 1360	1780 1150	1570 880	1180 660	740 575	650 470	570 390	490 340	450 310	385 255	365 235	–
БМВ 7-й серии	м.д.	2550 1180	2250 1150	1950 1070	1810 945	730 580	650 435	630 430	590 420	510 310	360 240	335 160	215 150
«Лексус-LS430»	2000 1660	1900 1440	1880 1180	1290 1040	1050 790	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.	м.д.
«Мерседес-S»	м.д.	2200 1940	2010 1400	1850 1080	1680 1025	1485 835	1135 805	945 590	755 490	735 420	688 355	615 320	460 230
«Фольксваген-Фаэтон»	м.д.	1970 1300	1600 1070	1400 990	–	–	–	–	–	–	–	–	–
КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ													
«Ауди-ТТ»	1280 940	1200 740	1130 600	840 570	730 500	600 485	530 420	–	–	–	–	–	–
«Мерседес-CL»	м.д.	3400 1900	2360 1670	1700 1290	1550 1160	1300 1070	1240 940	1000 750	840 590	770 480	740 470	605 375	590 320
«Мерседес-CLK»	1600 1150	1460 930	1320 890	1250 820	1020 580	900 520	810 450	600 440	500 420	–	–	–	–

«–» – модель не выпускалась, «м.д.» – мало данных

*Диапазон цен на леворульные автомобили в хорошем состоянии, ежегодный пробег которых, объявленный продавцом, не превышает 20 тыс. км.



Старшая группа

Традиционный тест летних шин размерностью 195/65R15 представляет Сергей Мишин. Фото автора.

Так же как 13-дюймовые шины понемногу сдают свои позиции 14-дюймовым, в старшем размере 15-дюймовые вытесняются 16-дюймовыми. Но сбрасывать со счетов «пятнашки» пока никто не собирается. Поэтому в нашем летнем тесте – шины 195/65R15 с индексом скорости «H» – 210 км/ч. Носителем выступает «Шкода-Октавия».

Для некоторых производителей 15-дюймовые шины – пройденный этап. Минимальный размер новинок – 16 дюймов. Например, последняя разработка «Мишлена» – Primacy HP меньше чем 205/55R16 не бывает. Потому за «Мишлен» выступает уже известная шина «Пилот Примаси». А вот «Пирелли» и «Гудьир» не оставили подобной «бреши» – их новинки Dragon и Excellence отметились и в 15 дюймах .

Ассортимент «второй» линии более широк: «Купер», «Файрстоун», «Клебер», «Тойо» и «Йокогама» – все эти бренды представлены самыми популярными моделями. Вместе с тем есть и новинки: «Кумхо» предлагает ECSTA KH11, а «Фульда» – Carat PROGRESSO. Российские производители скромнее – новинки только от «Матадора» – ОМКА и «Кордиант Спорт».

Все шины разделены на три ценовые группы – первая (бюджетный класс) ценой около полутора тысяч рублей, средняя («вторая» линия) дороже примерно на тысячу и третья – первые бренды и примкнувшие к ним «Нокиан» и «Фредештайн».

Результаты теста в основном соответствуют ценовым категориям – чем дороже, тем лучше, хотя есть и исключения.

Первое место занял «КонтиПремиумКонтакт 2», подтвердив звание лучшей шины в абсолютном зачете, причем



15 ДЮЙМОВ

15-е место (2-е место в эконом-классе) **Cordiant Sport W 1**	14-е место (1-е место в эконом-классе) **Matador OMKA MP-21**	13-е место (7-е место в среднем ценовом классе) **Firestone FIREHAWK TZ100**
		
817,6 балла	**857,5 балла**	**875,3 балла**
Производитель – Россия (Матадор-Омск) Глубина рисунка протектора – 7,0–7,7 мм Масса шины – 9,0 кг Твердость по Шору – 69 ед. Особенности – направленный рисунок протектора Цена в Москве – 1570 руб.	Производитель – Россия (Матадор) Глубина рисунка протектора – 7,3–8,0 мм Масса шины – 8,8 кг Твердость по Шору – 66 ед. Особенности – асимметричный рисунок протектора Цена в Москве – 1430 руб.	Производитель – Япония Глубина рисунка протектора – 7,4–7,8 мм Масса шины – 9,8 кг Твердость по Шору – 69 ед. Особенности – симметричный рисунок протектора Цена в Москве – 2550 руб.
Соотношение цена/качество – 1,92	Соотношение цена/качество – 1,67	Соотношение цена/качество – 2,91
Повышенный расход топлива относительно других участников. Уровень комфорта не самый лучший – шина заметно шумит, а на скоростях 70 и 120 км/ч шум переходит в гул. Демпфирующие свойства невысоки – на дорожных неровностях шины скачут и подробно передают мелкие неровности на кузов. На большой скорости автомобиль норовит уйти с прямой траектории. Управляемость проблематична – в пределе на сухом асфальте скорость ограничена сносом, переходящим в занос, а на мокром сильный снос возникает даже на небольшой скорости. В целом комплекс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик невысок и на сухом, и на мокром покрытии. Потому резкое перестроение противопоказано, да и в поворотах лучше не торопиться. Тормоза на сухом покрытии самые слабые. На мокром – слабые, но при этом лучше, чем у «Матадора». Возможности на грунтовке ограничены. (+) По курсовой устойчивости и плавности хода лишь небольшие замечания. (–) Слабые сцепные свойства на любом покрытии, повышенный расход топлива, сложная управляемость на любом покрытии. ***Рекомендуем*** для дорог хорошего качества и неторопливых водителей.	Повышенный расход топлива при скорости 90 км/ч. По комфорту – плавности хода и шуму – есть небольшие замечания: шины «собирают» дорожную мелочь (швы и трещины) и неприятно гудят. Курсовая устойчивость на прямой посредственная – автомобиль норовит уйти от заданного направления, требует периодических подруливаний. Управляемость на сухом покрытии хороша, но на мокром оценка снижена из-за очень резкой потери сцепных свойств – при быстрой смене полосы автомобиль начинает скользить совершенно неожиданно. Тормоза на сухом асфальте – предпоследнее место, хуже только «Кордиант». А вот мокрого асфальта ОМКА боится – здесь тормозные свойства у нее самые слабые из всей нашей компании. Самые дешевые шины в тесте и наиболее выгодные по соотношению цена/качество. Возможности на грунтовке сильно ограничены. (+) Хорошая управляемость на сухом покрытии. (–) Самые слабые тормоза на мокром покрытии, слабые сцепные свойства на сухом. ***Рекомендуем*** для дорог хорошего качества и неторопливых водителей.	Расходы топлива – умеренные, здесь «японец» в середняках. Шины жестковаты и шумноваты: громко озвучивают неровности дорожного покрытия. Курсовая устойчивость на прямой – без замечаний на любой скорости. На сухом покрытии сцепные свойства высокие, управление понятное, но скорость на «переставке» ограничивается небольшим прогрессирующим заносом. На мокром асфальте сцепление ухудшается, но вместе с тем поведение автомобиля при резких маневрах становится четче и понятнее – проблем по управляемости не отмечено. Тормоза на сухом асфальте средние, на мокром – чуть ниже. В целом шины среднего уровня, без провалов и всплесков. При этом «Файер» неоправданно дорог для средней ценовой категории. Соотношение цена/качество здесь ближе к дорогим шинам. Возможности на грунтовке сильно ограничены. (+) Хорошие управляемость на мокром покрытии и курсовая устойчивость. (–) Повышенный уровень шума, разница в поведении на сухом и на мокром покрытии. ***Рекомендуем*** для дорог хорошего качества и различных погодных условий.

уже третий раз в наших тестах. По соотношению цена/качество (3,02) – среднее значение среди элитной группы.

Второе место у новинки «Пирелли» – «Дракон». Однако в абсолюте «Дракон» пропустил вперед более дешевую корейскую шину – ECSTA KH11. Вплотную за «Драконом» расположилась уже совсем неновая модель «Нокиан» (2,82).

15 ДЮЙМОВ

12-е место
(6-е место в среднем ценовом классе)
Cooper Zeon XTC



876,7 балла

Производитель – Великобритания
Глубина рисунка протектора – 7,6–8,1 мм
Масса шины – 9,0 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2450 руб.
Соотношение цена/качество – 2,79

Повышенный расход топлива. Шины подробно передают крупные и мелкие неровности на рулевое колесо. В салоне шумновато – дорогу хорошо слышно.

Курсовая устойчивость без замечаний.

На сухом асфальте скорость выполнения «переставки» чуть выше средней, но по управляемости есть замечания: рулить приходится очень плавно – «Купер» не любит резких движений.

На мокром покрытии сцепные свойства заметно падают. А вот управляемость улучшается – поведение становится понятнее, а переход в скольжения более плавным.

Тормоза на сухом асфальте средние, на мокром – чуть лучше.

Общий уровень наравне с «Файером». Однако у «англичанина» отмечено некоторое перераспределение свойств относительно «японца». Тормоза чуть лучше, зато хуже комплекс поперечных сцепных свойств и боковых уводных характеристик.

Возможности на грунтовке сильно ограничены.

\+ Хорошие курсовая устойчивость и управляемость на мокром покрытии.

− Скромный уровень поперечных сцепных свойств и боковых уводных характеристик, повышенный расход топлива, разница в поведении на сухом и на мокром покрытии.

Рекомендуем для хороших дорог и любых погодных условий.

11-е место
(5-е место в среднем ценовом классе)
Yokohama C.Drive



882,3 балла

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 7,1–7,3 мм
Масса шины – 8,8 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2420 руб.
Соотношение цена/качество – 2,74

Экономичны на любой скорости. Шины громко шелестят протектором, а на неровностях еще и прыгают.

Есть замечания и по курсовой устойчивости – на прямой под воздействием даже небольшой боковой силы (уклон дороги, ветерок) слегка подруливает задняя ось, требуя от водителя компенсирующих действий.

Управляемость на сухом покрытии хороша и понятна, на мокром же при резких маневрах поведение автомобиля меняется – скорость ограничена сносом, переходящим в занос.

На сухом асфальте шины держатся за дорогу довольно цепко – уровень выше среднего. Приятно отметить, что на мокром снижение сцепных свойств незначительное.

Тормоза на сухой дороге – очень хорошие, на мокрой – чуть хуже.

Возможности на грунтовке существенно ограничены.

\+ Экономичны на любой скорости, хороший уровень сцепных свойств и управляемость на сухом покрытии.

− Небольшие замечания по комфорту, курсовой устойчивости и управляемости на мокром покрытии, разница в поведении на сухом и на мокром покрытии.

Рекомендуем для дорог хорошего качества и любых погодных условий.

10-е место
(4-е место в среднем ценовом классе)
Fulda Carat PROGRESSO



889,6 балла

Производитель – Германия
Глубина рисунка протектора – 7,6–8,2 мм
Масса шины – 8,3 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 2510 руб.
Соотношение цена/качество – 2,82

Агрессивный рисунок протектора намекает на высокие сцепные свойства и «мокрую» направленность шины. Экономичность – не ее конек. Так оно и есть, расход топлива здесь среднего уровня.

Зато плавность хода на высоте – протектор «елочка» хорошо поглощает мелкие дорожные неровности. Немного шумит, шлепая по дороге, но этим не раздражает.

Курсовая устойчивость – без претензий.

Реакция автомобиля на поворот руля на сухом асфальте вялая, руль приходится поворачивать на больший угол, поперечные свойства – среднего уровня. На мокром ситуация меняется – сцепные свойства падают, зато поведение автомобиля при смене полосы становится более понятным и предсказуемым. Такое поведение характерно для многих покрышек в этом тесте.

Тормоза – на сухом и на мокром – среднего уровня.

Грунтовка допустима в разумных пределах.

\+ Хорошие курсовая устойчивость, управляемость на мокром покрытии и плавность хода.

− Небольшие замечания по управляемости на сухом покрытии и уровню шума.

Рекомендуем для дорог любого качества и различных погодных условий.

9-е место
(3-е место в среднем ценовом классе)
Kleber Dynaxer HP2





893,4 балла

Производитель – Великобритания
Глубина рисунка протектора – 7,0–7,5 мм
Масса шины – 8,1 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – симметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2175 руб.
Соотношение цена/качество – 2,43

Младший брат «Мишлена» в нашем тесте не новичок.

В целом, как и прежде, оставил неплохое впечатление.

Экономичность хороша, особенно при скорости 90 км/ч.

Предпочитает хорошую, ровную дорогу, потряхивая машину даже на мелких швах. К тому же «напевает», озвучивая смену дорожного покрытия.

Курсовая устойчивость на высокой скорости – без замечаний. Машина хорошо держит прямую и не стремится уйти в сторону.

Скорость на сухой «переставке» – средняя, на мокрой ощутимо снижается, опускаясь до уровня «Купера».

Управляемость при резких маневрах без замечаний на любом покрытии, хотя на мокром в пределе появляется совсем легкий, самозатухающий занос.

Тормоза – средние и на сухом, и на мокром покрытии.

Возможности на грунтовке весьма ограничены.

\+ Хорошая курсовая устойчивость, хорошая и стабильная управляемость на любом покрытии.

− Небольшие замечания по комфорту: плавности хода и шуму.

Рекомендуем для дорог хорошего качества и различных погодных условий.

15 ДЮЙМОВ

8-е место
(6-е место в классе дорогих шин)
Vredestein Hi-Trac



899,9 балла

Производитель – Голландия
Глубина рисунка протектора – 7,5–8,2 мм
Масса шины – 7,8 кг
Твердость по Шору – 74 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 3050 руб.

Соотношение цена/качество – 3,39

Самые легкие из всех шин, но состав смеси протектора самый жесткий. Боковина у шин очень тонкая – остерегайтесь на них притираться к бордюрам.
По экономичности – средние.
Небольшие замечания по шуму и плавности хода – шины жестко и гулко передают на кузов мелкие дорожные неровности.
Курсовая устойчивость на прямой – без проблем.
Скорость на сухой «переставке» – самая низкая, реакции автомобиля на действия рулем замедленные. Зато на мокром покрытии поведение становится понятней и четче. Здесь скорость выполнения упражнения близка к лидерам. Она даже больше, чем на сухом. Необычно, но объяснимо – шина, «заточенная» под мокрое покрытие, на сухом перегревается и «плывет».
Тормоза, как и поперечные сцепные свойства, – на сухом покрытии весьма слабые, на мокром – лучше.
Грунтовка допустима в разумных пределах.
(+) Отличная управляемость на мокром покрытии, хорошие управляемость и курсовая устойчивость на сухом.
(–) Невысокие боковые сцепные свойства и уводные характеристики на сухом асфальте, замечания по шуму и плавности хода, разница в поведении на сухом и мокром покрытии.
Рекомендуем для дорог хорошего качества в дождливых регионах.

7-е место
(2-е место в среднем ценовом классе)
Toyo PROXES CF1



903,7 балла

Производитель – Япония
Глубина рисунка протектора – 7,5–7,7 мм
Масса шины – 8,7 кг
Твердость по Шору – 64 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2450 руб.

Соотношение цена/качество – 2,71

Шины «Тойо» – одни из лучших в среднем ценовом диапазоне. Уже не первый раз мы убеждаемся в этом. Но сегодня их обставила новинка от «Кумхо» ECSTA KH11.
Тем не менее экономичность этих шин – на высоте, особенно на больших скоростях.
Комфорт без особых претензий.
Курс держат хорошо, но вяло реагируют на корректирующие действия рулем.
Сцепные свойства среднего уровня на любом покрытии. При этом управляемость хорошая и стабильная. На сухом и мокром покрытии поведение автомобиля при резких маневрах предсказуемо и понятно. Это, на наш взгляд, гораздо важнее, чем высокие поперечные сцепные свойства в сочетании с резкими срывами.
Тормозные свойства на мокром асфальте лучше, чем на сухом.
Грунтовка не рекомендуется.
(+) Очень хорошая управляемость на мокром покрытии, высокий уровень комфорта, хорошая и стабильная управляемость на любом покрытии.
(–) Небольшие замечания по курсовой устойчивости.
Особо рекомендуем для дорог любого качества и различных погодных условий.

6-е место
(5-е место в классе дорогих шин)
Goodyear Excellence



918,5 балла

Производитель – Германия
Глубина рисунка протектора – 6,8–8,2 мм
Масса шины – 9,0 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2700 руб.

Соотношение цена/качество – 2,94

Единственный минус – повышенный расход топлива при скорости 120 км/ч.
Уровень комфорта – самый лучший, традиционно для этого производителя шины катятся тихо и мягко.
Курсовая устойчивость на прямой – без замечаний.
Управляемость при выполнении экстремальных маневров хороша и стабильна, причем на любом покрытии – хоть на мокром, хоть на сухом.
На «переставке» скорость довольно высокая, независимо от состояния покрытия. Разница между сухим и мокрым всего 0,5 км/ч. Если улучшить информативность на руле, скорость могла быть выше.
Тормозные свойства – средние. От лучших в нашем тесте заметно отстают: почти на два метра на сухом покрытии и более чем на метр на мокром. Для новинки этот уровень слабоват, хотелось бы иметь тормоза получше.
Возможности на грунтовке ограничены.
(+) Самая комфортная шина, хорошая и стабильная управляемость на любом покрытии, хорошая курсовая устойчивость.
(–) Повышенный расход топлива на высокой скорости.
Особо рекомендуем любителям комфорта для любых дорог и различных погодных условий.

5-е место
(4-е место в классе дорогих шин)
Michelin Pilot Primacy



923,0 балла

Производитель – Италия
Глубина рисунка протектора – 7,4–8,4 мм
Масса шины – 8,9 кг
Твердость по Шору – 67 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2750 руб.

Соотношение цена/качество – 2,98

Отнюдь не новинка, но новую «Примаси» HP размерностью 15 дюймов «Мишлен» не производит.
Эти шины очень схожи с Nokian NRHi: умеренные расходы топлива, высокий комфорт, хорошая курсовая устойчивость на прямой. Такое же предпочтение мокрого покрытия сухому по части управляемости – на мокрой дороге поведение автомобиля понятнее и четче, чем на сухом. А вот сцепные свойства на сухом асфальте, наоборот, лучше, чем на мокром. И в этом ближайшие соперники тоже схожи.
Оценки и результаты замеров практически равноценны с «Нокиан». Разница только в длине тормозного пути – чуть-чуть в пользу финских покрышек. Потому и в общем зачете «Мишлен» отстает от «Нокиан».
Возможности на грунтовке ограничены.
(+) Отличная управляемость на мокром покрытии, ровные показатели.
(–) Разница в поведении на сухом и на мокром покрытии.
Особо рекомендуем для любых дорог и различных погодных условий.

15 ДЮЙМОВ

4-е место
(3-е место в классе дорогих шин)
Nokian NRHi Ecosport



926,3 балла

Производитель – Финляндия
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,8 мм
Масса шины – 8,7 кг
Твердость по Шору – 66 ед.
Особенности – направленный рисунок протектора
Цена в Москве – 2610 руб.
Соотношение цена/качество – 2,82

Эти шины хорошо знакомы читателям журнала по прошлым тестам. Похоже, теперь они модифицированы – несколько улучшены сцепные свойства.

Экономичность, как обычно, неплохого уровня. Комфорт без замечаний, устойчивость на прямой при высокой скорости тоже. Увы, на сухом асфальте поведение «Шкоды», обутой в «Нокиан», не такое задорное, как на мокром. Причина, видимо, в изменении состава смеси и, как следствие, сцепных свойств. При этом слегка нарушен баланс поперечных сцепных свойств и уводных характеристик – прежде было одинаково приятно управлять машиной на этих шинах независимо от покрытия. Видимо, изменение состава смеси должно подкрепляться доработками каркаса.

Если бы не «выстреливающий» результат «Кумхо» из среднего ценового класса, «Нокиан» оказалась бы на подиуме в «абсолюте».

Возможности на грунтовке невелики.

(+) Хорошие сцепные свойства на любом покрытии, отличная управляемость на мокром.

(–) Разница в поведении на сухом и на мокром покрытии.

Особо рекомендуем для любых дорог и различных погодных условий.

3-е место
(2-е место в классе дорогих шин)
Pirelli Dragon



932,7 балла

Производитель – Италия
Глубина рисунка протектора – 7,5–7,9 мм
Масса шины – 8,8 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2800 руб.
Соотношение цена/качество – 3,00

Новые покрышки «Пирелли» не отступают от традиций – экономичность никогда не была коньком этой фирмы.

Козырь «Пирелли» – выдающаяся способность держать прямую на высокой скорости. «Дракон» – не исключение.

Как всегда, хороша «мокрая» управляемость, но на сухом наши эксперты отметили некоторую вялость в реакциях, которая не доставит удовольствия активным водителям. Впрочем, нареканий нет – просто драйва слегка не хватает. Предыдущим «Нокиан» и «Мишлен» присущи те же особенности.

Тормозят и выполняют «переставку» на мокрой дороге эти шины лучше всех. На сухой чуть-чуть уступают конкурентам – в тормозах «Кумхо» отыграла целый метр, а «Конти» на «переставке» оказалась быстрее всего на 0,2 км/ч.

Возможности на грунтовке ограничены.

(+) Отличная управляемость и лучшие сцепные свойства на мокром покрытии.

(–) Небольшие замечания по уровню шума, разница в поведении на сухом и мокром покрытии.

Особо рекомендуем для любых дорог и различных погодных условий.

2-е место
(1-е место в среднем ценовом классе)
Kumho ECSTA KH11



933,1 балла

Производитель – Корея
Глубина рисунка протектора – 6,7–7,5 мм
Масса шины – 9,4 кг
Твердость по Шору – 62 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 1870 руб.
Соотношение цена/качество – 2,00

Новые шины KH11 демонстрируют напор корейской компании, завоевывающей рынок. Они опередили изделия многих именитых компаний. Их слабое звено – повышенный расход топлива. Все остальное на высоте, соответствующей первым брендам.

К комфорту претензий нет, к поведению на дороге тоже – не каждая из более известных марок может похвастать отличной и стабильной управляемостью на любом покрытии.

По тормозам эти шины обставили даже «Континенталь» и оказались в лидерах на сухом асфальте, а на мокром уступили «Дракону» от «Пирелли» лишь 20 см.

Уверены, что высокие сцепные свойства этих шин достигнуты благодаря мягкой резине. Но, вероятно, протектор KH11 износится быстрее остальных.

Возможности на грунтовке ограничены.

(+) Лучшие тормоза на сухом, отличная и стабильная управляемость на любом покрытии.

(–) Повышенный расход топлива.

Особо рекомендуем для любых дорог и различных погодных условий, понравится водителям с активным стилем управления.

1-е место
(1-е место в классе элита)
Continental ContiPremiumContact 2



934,5 балла

Производитель – Германия
Глубина рисунка протектора – 7,3–7,9 мм
Масса шины – 8,4 кг
Твердость по Шору – 69 ед.
Особенности – асимметричный рисунок протектора
Цена в Москве – 2820 руб.
Соотношение цена/качество – 3,02

Эти шины занимают первое место в наших тестах уже третий раз, подтверждая тем самым звание лучших. Стабильность – признак мастерства.

По экономичности – отнюдь не разорительны. К комфорту лишь небольшие претензии – эксперты полагают, что шинам такого уровня пристало быть тише.

Поведение на дороге стабильное и понятное – и на прямой, и в поворотах, причем на любом покрытии. И в дождь, и в зной эти шины надежно держат в быстрых поворотах и при этом доставляют удовольствие от управления машиной.

Тормоза традиционно хороши для «Конти», однако на этот раз не самые лучшие. На сухом покрытии, хоть и на 10 см, впереди оказалась «Кумхо». На мокром «Конти» тоже проиграл корейским покрышкам, да еще и в компании с «Пирелли».

Возможности на грунтовке сильно ограничены.

(+) Самый высокий комплекс боковых сцепных свойств и уводных характеристик, отличная и стабильная управляемость на любом покрытии.

(–) Небольшие замечания по шуму.

Лучшие шины для любых дорог и различных погодных условий, понравятся водителям с активным стилем управления.

ТАБЛИЦА ЭКСПЕРТНЫХ ОЦЕНОК

	Управляемость автомобиля		Курсовая устойчивость	Комфорт		Проходимость (вне зачета)
	на сухом асфальте	на мокром асфальте		плавность хода	внутренний шум	
Continental CPC2	9 72	9 90	8 64	8 40	7 35	5
Kumho ECSTA KH11	9 72	9 90	8 64	8 40	8 40	6
Pirelli Dragon	8 64	9 90	9 72	8 40	7 35	6
Nokian NRHi	8 64	9 90	8 64	8 40	8 40	5
Michelin Pilot Primacy	8 64	9 90	8 64	8 40	8 40	6
Goodyear Excellence	8 64	8 80	8 64	9 45	9 45	6
Toyo PROXES CF1	8 64	8 80	7 56	8 40	8 40	5
Vredestein Hi-Trac	8 64	9 90	8 64	7 35	7 35	7
Kleber Dynaxer HP2	8 64	8 80	8 64	7 35	7 35	5
Fulda Carat PROGRESSO	7 56	8 80	8 64	8 40	7 35	7
Yokohama C.Drive	8 64	7 70	7 56	7 35	7 35	5
Cooper Zeon XTC	7 56	8 80	8 64	6 30	7 35	5
Firestone FIREHAWK TZ100	7 56	8 80	8 64	7 35	6 30	5
Matador OMKA MP-21	8 64	7 70	7 56	7 35	7 35	5
Cordiant Sport W1	6 48	6 60	7 56	7 35	6 30	6
Коэффициент значимости	8	10	8	5	5	



Финны демпингуют – снижают цены практически до уровня среднего класса.

Известная шина от «Мишлен» – «Пилот Примаси» (2,98) – дороговата! Здесь же «гудьировская» новинка «Экселенц» (2,94). Шина хорошая, спору нет, но выяснилось, что есть и получше. Кстати, среди элитных у этих наиболее привлекательное соотношение цена/качество, если не считать демпинга «Нокиан».

Замыкает ряд дорогих шин модель Hi-Trac от «Фредештайн» с нескромной ценой, превышающей 3000 рублей.

Тормозной путь

	Сухой асфальт (100-5 км/ч)	Метры	Баллы		Мокрый асфальт (80-5 км/ч)	Метры	Баллы
1	Continental CPC2	41,6	119,8	1	Continental CPC2	25,9	137,9
2	Kumho ECSTA KH11	41,5	120,0	2	Kumho ECSTA KH11	25,7	138,9
3	Pirelli Dragon	42,5	117,1	3	Pirelli Dragon	25,5	140,0
4	Nokian NRHi Ecosport	42,4	117,5	4	Nokian NRHi Ecosport	26,1	136,8
5	Michelin Pilot Primacy	42,6	116,9	5	Michelin Pilot Primacy	26,4	135,2
6	Goodyear Excellence	43,3	115,0	6	Goodyear Excellence	26,6	134,3
7	Toyo PROXES CF1	43,1	115,6	7	Toyo PROXES CF1	25,9	137,9
8	Vredestein Hi-Trac	45,4	109,7	8	Vredestein Hi-Trac	27,1	131,7
9	Kleber Dynaxer HP2	43,8	113,6	9	Kleber Dynaxer HP2	27,1	131,7
10	Fulda Carat PROGRESSO	43,6	114,2	10	Fulda Carat PROGRESSO	27,0	132,2
11	Yokohama C.Drive	42,8	116,4	11	Yokohama C.Drive	27,1	131,7
12	Cooper Zeon XTC	43,4	114,7	12	Cooper Zeon XTC	26,5	134,7
13	Firestone FIREHAWK TZ100	43,9	113,4	13	Firestone FIREHAWK TZ100	27,4	130,3
14	Matador OMKA MP-21	44,1	112,9	14	Matador OMKA MP-21	29,2	122,2
15	Cordiant Sport W1	46,1	108,0	15	Cordiant Sport W1	28,8	123,5
	Коэффициент значимости		12				14

41 42 43 44 45 46 — 25 26 27 28 29

Переставка

	Сухой асфальт	км/ч	Баллы		Мокрый асфальт	км/ч	Баллы
1	Continental CPC2	69,0	100,0	1	Continental CPC2	67,1	119,3
2	Kumho ECSTA KH11	67,6	98,0	2	Kumho ECSTA KH11	66,0	117,3
3	Pirelli Dragon	68,6	99,4	3	Pirelli Dragon	67,5	120,0
4	Nokian NRHi Ecosport	67,6	98,0	4	Nokian NRHi Ecosport	66,6	118,4
5	Michelin Pilot Primacy	67,6	98,0	5	Michelin Pilot Primacy	66,6	118,4
6	Goodyear Excellence	67,5	97,8	6	Goodyear Excellence	67,0	119,1
7	Toyo PROXES CF1	66,8	96,8	7	Toyo PROXES CF1	64,6	114,8
8	Vredestein Hi-Trac	66,5	96,4	8	Vredestein Hi-Trac	66,9	118,9
9	Kleber Dynaxer HP2	67,4	97,7	9	Kleber Dynaxer HP2	63,8	113,4
10	Fulda Carat PROGRESSO	67,2	97,4	10	Fulda Carat PROGRESSO	64,3	114,3
11	Yokohama C.Drive	67,5	97,8	11	Yokohama C.Drive	65,5	116,4
12	Cooper Zeon XTC	66,4	96,2	12	Cooper Zeon XTC	63,7	113,2
13	Firestone FIREHAWK TZ100	67,0	97,1	13	Firestone FIREHAWK TZ100	64,3	114,3
14	Matador OMKA MP-21	66,2	95,9	14	Matador OMKA MP-21	63,4	112,7
15	Cordiant Sport W1	65,5	94,9	15	Cordiant Sport W1	61,5	109,3
	Коэффициент значимости		10				12

65 66 67 68 69 — 61 63 65 67

Расход топлива на V передаче

	90 км/ч	л/100 км	Баллы		120 км/ч	л/100 км	Баллы
1	Continental CPC2	5,7	78,6	1	Continental CPC2	7,7	77,9
2	Kumho ECSTA KH11	5,9	75,9	2	Kumho ECSTA KH11	7,8	77,0
3	Pirelli Dragon	5,8	77,3	3	Pirelli Dragon	7,7	77,9
4	Nokian NRHi Ecosport	5,7	78,6	4	Nokian NRHi Ecosport	7,6	79,0
5	Michelin Pilot Primacy	5,7	78,6	5	Michelin Pilot Primacy	7,7	77,9
6	Goodyear Excellence	5,8	77,3	6	Goodyear Excellence	7,8	77,0
7	Toyo PROXES CF1	5,7	78,6	7	Toyo PROXES CF1	7,5	80,0
8	Vredestein Hi-Trac	5,8	77,3	8	Vredestein Hi-Trac	7,7	77,9
9	Kleber Dynaxer HP2	5,6	80,0	9	Kleber Dynaxer HP2	7,6	79,0
10	Fulda Carat PROGRESSO	5,7	78,6	10	Fulda Carat PROGRESSO	7,7	77,9
11	Yokohama C.Drive	5,6	80,0	11	Yokohama C.Drive	7,5	80,0
12	Cooper Zeon XTC	5,9	75,9	12	Cooper Zeon XTC	7,8	77,0
13	Firestone FIREHAWK TZ100	5,8	77,3	13	Firestone FIREHAWK TZ100	7,7	77,9
14	Matador OMKA MP-21	5,9	75,9	14	Matador OMKA MP-21	7,7	77,9
15	Cordiant Sport W1	5,9	75,9	15	Cordiant Sport W1	7,8	77,0
	Коэффициент значимости		8				8

5 6 — 7 8

дорогие — средней цены — недорогие



Соотношение цена/качество самое неудачное – 3,39!

Средний ценовой диапазон возглавила корейская «Кумхо» (2,00), занявшая второе место в абсолюте. Отметим, что ее цена лежит между дешевой отечественной продукцией и шинами «второго» эшелона. С таким конкурентным преимуществом корейские покрышки будут пользоваться хорошим спросом.

Второе место, пропустив в абсолютном зачете первые бренды, занимает «Тойо» – шина высокого уровня. Чуть поодаль – вполне достойные «Клебер» и «Фульда», за ними «Йокогама» – тоже неновая модель. Далее пара «Купер» и «Файрстоун».

Примечательно, что разброс в результатах «второго» эшелона очень мал (от 893,4 до 875,3), если не брать в расчет лидеров – «Кумхо» (933,1) и «Тойо» (903,7). Здесь в выборе должны помочь коэффициенты цена/качество. Наиболее интересны шины «Кумхо» (2,00) и «Клебер» (2,43), наименее – «Файрстоун» (2,91), чья цена тяготеет к старшему брату «Бриджстоуну».

«Матадор ОМКА» – вполне приличная шина из недорогих. Замыкает шествие «Кордиант Спорт», более дорогая и менее эффективная – по соотношению цена/качество она очень близка к «Кумхо». Похоже, корейцы на это и рассчитывают – покупатель немного доплатит и предпочтет «Спорту» более качественный продукт.

В целом уровень шин заметно улучшается год от года. Напомним: считаем очень хорошим результат 870 баллов, а 900 и более – отличным.

Приятно отметить прогресс отечественных шин. Если два года назад худшие из них набирали 760 баллов, то сегодня у самого скромного по результатам «Кордианта» 817,6 балла – очень неплохо.

Читатели наверняка обратили внимание на дополнение в перечне характеристик – твердость резины по Шору. Твердомер позволит нам отслеживать ежегодные изменения (модернизацию) состава смеси шин. Кроме того, твердость резины – это косвенный показатель ходимости шин. Чем тверже резина, тем больше ресурс, а более мягкая, как правило, изнашивается быстрее. □

Вместе с автором шины испытывали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ и Валерий ПАВЛОВ.

Редакция благодарит за техническую поддержку тольяттинские фирмы «ВОЛГАШИНТОРГ» и «ПРЕМЬЕРА», компании – производители шин, а также сотрудников автополигона НТЦ ВАЗа.

Игра в беспроигрышную батарею

Из 27 проверенных батарей по всем статьям провалилась только одна. Но стал ли от этого легче выбор? И что будет, когда на улице вновь сильно похолодает? Ампер-часы, кулоны и градусы сортируют Алексей Воробьев-Обухов и Михаил Колодочкин.



Семь десятилетий назад при раскопках близ Багдада археологи нашли небольшой керамический сосуд. Вместо старика Хоттабыча внутри обнаружили медную трубку и железный стержень! С тех пор ученые мужи спорят: возможно ли, что еще 20 веков назад древние парфяне пользовались электричеством – задолго до Гальвани и Вольта? А наши соотечественники тем временем ведут более приземленные дискуссии: какой аккумулятор купить?

Для участия в диспуте мы приобрели 27 батарей на 55 А·ч – все, чем были богаты в день закупки московские прилавки – и отвезли их на длительную экспертизу в лабораторию ФГУП 21 НИИИ МО РФ. Картина, как всегда, оказалась неожиданной...

ОПЯТЬ ПЯТЬДЕСЯТ ПЯТЬ

Пока закупали батареи, возник неожиданный спор. Оказалось, многие искренне полагают, будто установка на автомобиль аккумулятора большей емкости приведет к тому, что батарея… постоянно будет недозаряжаться! Мол, малень-

Заявленный изготовитель –
ООО «АкТех», Свирск, Россия



Заявленный ток – 425 А

Лучше всех справилась с самым сложным заданием при минус 30°С. При минус 18°С – также первое место. И хотя по резервной емкости батарея лишь на 20-м месте, цена 1290 руб. позволила в итоге обрести нашу «золотую медаль».

Оценка:
лидер теста.

Заявленный изготовитель –
ООО «Аккумуляторные технологии», Свирск, Россия



Заявленный ток – 467 А

Первые места по резервной емкости и при испытаниях единым током на морозе минус 30°С могли бы вывести «Зверя» в абсолютные лидеры, но «зверская» цена подвела. Что касается изготовителя, то, в отличие от № 1, он обозвал себя именно так.

Оценка:
лидер теста.

Заявленный изготовитель –
Пинск, Республика Беларусь



Заявленный ток – 440 А

Белорусская «зверюга» оказалась первой при проверке единым током и второй при двух испытаниях заявленным током. Не подкачала и при минус 30°С, выдав обещанные 440 А. На 3-ю позицию отодвинулась из-за относительно скромной резервной емкости.

Оценка:
лидер теста.

Заявленный изготовитель –
ОАО «Завод им. Дегтярева», Ковров, Россия



Заявленный ток – 450 А

Детище нашей «оборонки» выдало обещанные 450 А при стандартной температуре, а вот при минус 30°С – лишь стандартные 420 А, и те «на грани». Не будь первого места по цене, результат оказался бы несколько хуже.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

кую батарейку – вжиг-вжиг и зарядил, а большая пока раскочегарится… Какие уж там иракские раскопки – нам бы в своих реалиях разобраться!

Проблемы, действительно, могут возникнуть, но вовсе не по этой части. Естественно, если установить на «Жигули» огромный, эдак на 190 А·ч, аккумулятор, а затем разрядить чуть ли не в ноль, то и заряжать его придется довольно долго. Но при езде в штатном режиме генератор особой разницы не почувствует: если вы «скушали» при пуске мотора, скажем, 2 А·ч, то только их и придется вернуть. Аналогия проста: если вы зачерпнули

Заявленный изготовитель –
Varta, Германия



Заявленный ток – 420 А

Все честно: обещали скромные 420 А и сдержали слово. Первое место в одной из проверок током холодной прокрутки, четвертое – при минус 30°С. На этикетке указана применяемость даже для таких раритетов, как «Москвич-412»! Увы, цена тяжким грузом тащит назад.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
ЗАО «Аком», Жигулевск, Россия



Заявленный ток – 460 А

При минус 30°С заявленные 460 А батарея «держит» лишь 9 с, но со стандартными 420 А справляется играючи. Резервная емкость – на среднем уровне. Как и цена, да и все остальное. По части соблюдения стандартов никаких претензий нет.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
ООО «Источник тока Курский», Россия



Заявленный ток – 430 А

На сильном морозе объявленные 430 А выдает с трудом, на пределе, а вот 420 А – относительно легко: четвертое место в обеих попытках. В целом же – нормальные, но ничем не выдающиеся показатели. Зато стандарт удовлетворен.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
явным образом не указан, видимо, Корея



Заявленный ток – 500 А

Прекрасно показал себя на режиме прокрутки при токе 420 А, но изготовители зачем-то пообещали все 500! За маркетинговый просчет батарея расплатилась потерей многолетнего лидерства. Очень жаль. Батарея выдержала переход в более «тяжелую» категорию, но потеряла пьедестал.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
судя по названию – Mutlu, Турция

9



Заявленный ток – 480 А

При стандартных условиях «турок» отработал нормально, а русского мороза все же испугался: при минус 30°С заявленные 480 А он держит лишь 9 с. Резервная емкость – на 19-м месте. Стандарты соблюдены, но особого восторга нет.

Оценка:
соответствует ГОСТ.



Заявленный изготовитель –
международная корпорация WESTA, на самом деле – Курск, Россия

10



Заявленный ток – 430 А

Заяви производители не 430 А, а 420, место было бы куда выше: при минус 30°С батарея потянула единый ток, но лишний десяток ампер заставил ее сдаться уже через 8 секунд. Но все согласно стандарту, резервная емкость выше средней.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
ОАО «Тюменский аккумуляторный завод», Россия

11



Заявленный ток – 440 А

Второе место по резервной емкости, но лишь 24-е при проверке единым током при минус 18°С. К удивлению, на морозе выдала заявленные 440 А с седьмым результатом. В целом все неплохо, хотя от «сибирячки» ждали более крутых морозных подвигов.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
«Подольские аккумуляторы», Россия

12



Заявленный ток – 450 А

Очень неплох как гарант несмолкающей музыки: по резервной емкости – на 5-м месте. По цене – второй. При минус 30°С и заявленных 450 А протянул 9 секунд: средний результат. С учетом стоимости – нормально.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

стакан воды из ведра или из огромной бочки, то для восстановления исходного уровня жидкости вам потребуется налить из-под крана все тот же стакан – как в ведро, так и в бочку.

Неприятности могут ждать в совсем неожиданном месте. Некоторые автопроизводители запрещают устанавливать «долгоиграющие» батареи потому, что они способны загнать стартер в запредельный режим работы! Ведь сила тока в этом режиме фактически определяется суммой сопротивления обмоток и внутреннего сопротивления батареи. Последнее же у «большого» аккумулятора

Заявленный изготовитель –
National accumulator corporation ISTA, Europe (а попросту – Украина)

13



Заявленный ток – 480 А

Заявленные 480 А выдает лишь при минус 18°С, а на 30 градусах «тухнет» через 7 с. Резервная емкость – на 21-м месте. Поэтому при наличии выбора останавливать внимание именно на этом изделии нелогично.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
ОАО «Электроисточник», Саратов, Россия

14



Заявленный ток – 460 А

Третье место – по резервной емкости, пятое-шестое – по цене! Все остальное – куда как скромнее: на морозе при проверке единым током – лишь 23-й результат! Да и при обычной температуре – только 18-й. В общем, не очень, хотя стандарт соблюден полностью.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
Johnson Controls Batterien, Германия

15



Заявленный ток – 420 А

Странная батарея: 3-е место на морозе (!) сочетается с 16-м при обычной температуре и аж 23-м местом по резервной емкости. А цена – вообще несерьезная: за что? Только две батареи из купленных стоят еще дороже!

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
надо думать, Турция

16



Заявленный ток – 460 А

Указано, что батарея разработана для российских условий. Действительно, на морозе она не хуже других, зато при проверке током холодной прокрутки в стандартных условиях стала лишь 16-й. А по резервной емкости – 18-й. Желания купить именно это изделие не возникло.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель – **Германия, надо полагать?**	Заявленный изготовитель – **международная корпорация WESTA, штрих-код – украинский**	Заявленный изготовитель – **«Сделано в Корее»**	Заявленный изготовитель – **не указан, по нашим сведениям – Россия**
17 	18 	19 	20 
Заявленный ток – 420 А	Заявленный ток – 530 А	Заявленный ток – 450 А	Заявленный ток – 450 А
С «Бошем» такое уже не первый раз: продаваемая батарея вновь оказалась не из свежих. 26-е место при проверке своим скромненьким током – куда это годится? И цена – тоже 26-я! Тренировка привела батарею в чувство, но восторга не возникло.	Дизайн в раллийном стиле найдет своих фанатов. Оказалась очень неплоха при минус 30°С (5-е место!), но – только на стандартном токе. Скромнее надо быть: заявленные 530 А продержались лишь 3 с. За что платили? Цена – немаленькая: шестнадцатая от начала...	Заявленные 450 А при минус 30°С батарея выдавала в течение 7 с, резервная емкость – третья от конца таблицы. А если бы учитывали состояние в момент покупки, то было еще хуже – всего 34 минуты. Зато цена – «ресторанная»: особенно при подобных параметрах.	«Двойник» австрийского «мощного быка». Перечисляем занятые места в различных замерах: 22-е, 22-е, 17-е, 20-е. И в прейскуранте занимает далекую строчку – нужно очень любить эту марку, чтобы выбрать именно ее.
Оценка: соответствует ГОСТ.	**Оценка:** соответствует ГОСТ.	**Оценка:** соответствует ГОСТ.	**Оценка:** соответствует ГОСТ.



заметно меньше. В итоге перегретый стартер может и обидеться. А вслед за ним имеет право покапризничать инженер по гарантии…

Вряд ли стоит упоминать, что исправный автомобиль просто обязан нормально заводиться с первой непродолжительной попытки – если, конечно, владелец не экономил на масле и мало-мальски следил за состоянием своей машины. Что касается батарей повышенной емкости, то их применение в какой-то степени оправдано для тех, кто, скажем, любит подолгу слушать на стоянке мощную аудиосистему либо вынужден ездить в самых неблагоприятных условиях – часто на короткие расстояния, зимой, в темноте, в пробках – причем не успевая подзарядить аккумулятор. Но не стоит забывать, что даже мощная батарея будет при этом упорно терять заряд, просто медленнее стандартной.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Они появились, как только батареи попали в редакцию. Увы – знакомые по экспертизам прошлых лет неприятности сразу же дали себя знать: вновь не удалось идентифицировать производителя нескольких батарей. Причем не указаны не только какие-либо контактные данные, но и страна-изготовитель! Все вроде бы слышали, что завод Mutlu где-то в Турции, но как догадаться об этом, глядя на красивую красную батарею? А изделие «Хоппэнерджи» вообще отсылает своего покупателя к Союзу автомобильной промышленности, не имеющему никакого отношения к производству аккумуляторов.

Интересной оказалась и комплектация некоторых изделий. «Ханкук» вложил батарею в красивую картонную коробку, которую ну очень неудобно нести. «Доминатор» укомплектовал аккумулятор штампованным «золотым ключиком» 10 x 13. А «Мутлу» приложила скребок для стекол с гордой надписью «Батарея тысячелетия». Что ж, подарки – это всегда приятно!

Пять образцов не имеют доступа к заливным отверстиям. Напоминаем: такие батареи предпочтительны для тех, кто уверен в четкой работе зарядной системы своего авто. Наконец, 12 батарей изготовители оснастили глазком индикатора заряда – эта забавная игрушка показывает состояние лишь одной из банок. А вот фирма «Делфай» (единственная!) поскупилась на ручку для переноски. Хорошо, что в редакции есть лифт!

АЛГЕБРА БЕЗ ГАРМОНИИ

Протокол испытаний только на первый взгляд выглядит скучно – однако при ближайшем знакомстве цифры, без преувеличения, завораживают. Но сначала объясним, что мы измеряли.

Резервная емкость. Согласно ГОСТ 959-2002, она измеряется при температуре +27°С и характеризуется количеством минут при разряде током 25 А до напряжения 10,5 В. Напоминаем – этот параметр подсказывает, сколько протянет ваше авто при неисправном генераторе в неблагоприятных условиях: включены фары, дворники, обогреватели и т.п. Величина не нормирована, так что – все просто: чем больше, тем лучше! Сразу отметим: некоторые батареи показали не лучшие результаты оттого, что долго пролежали на складе, хотя и продаются под видом абсолютно новых. С этим мы сталкиваемся ежегодно! Кстати, дату изготовления удалось определить лишь у 13 образцов. Чтобы специально никого не «топить», мы провели пару зарядно-разрядных циклов и приводим результаты, полученные после этого – так честнее.

Ток холодной прокрутки. По правилам батарею охлаждают до минус 18°С и разряжают в два приема. Сначала – при заявленном токе в течение 10 с (напряжение не должно упасть ниже 7,5 В), потом – при токе на 40% меньшем (здесь нижняя граница – 6 В): при этом батарея должна продержаться не менее 90 с. Казалось бы, все ясно, но как понять, которая лучше – та, что показала 7,9 В при заявленных 510 А, или та, что вы-

Заявленный изготовитель –
Banner Batterien, Австрия

21



Заявленный ток – 450 А

Честно говоря, от австрийцев ждали куда лучших результатов. При проверках заявленным током – уверенное 21-е место, по резервной емкости – 15-е! Зато цена – рекордная. С таким ценником рассчитывать на оглушительный успех не приходится.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
TUBOR, г. Бор, Россия

22



Заявленный ток – 480 А

Четвертое место по резервной емкости – прекрасно! А дальше «началось»: заявленный ток батарея выдавала с большим трудом, на морозе продержалась лишь 5 секунд. 25-е место при стандартной проверке – тоже не подарок.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
не указан, по нашим данным – Россия

23



Заявленный ток – 455 А

Обещанные 455 А при минус 30°С выдает в течение 7 с. Остальные показатели – тоже в хвосте таблицы: 21-й, 20-й, 24-й. В общем, хвалить не за что. И громкое имя с призвуком чужого акцента не помогло.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

Заявленный изготовитель –
Delphi, Франция

24



Заявленный ток – 420 А

Удивительный факт для европейской батареи: она единственная не имеет ручки для переноски... С единым током 420 А (куда уж меньше-то?) даже при минус 18°С с первой попытки не справилась. Все остальные показатели – одни из худших.

Оценка:
соответствует ГОСТ.

ТАБЛИЦА РЕЗУЛЬТАТОВ ИСПЫТАНИЙ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ НА 55 А·Ч

	Напряжение после разряда единым током 420 А при t = -18°С, В	Время разряда единым током 252 А до 6,0 В при t = -18°С, с	Напряжение после разряда единым током 420 А при t = -30°С, В	Напряжение после первого разряда заявленным током при t = -18°С, В	Напряжение после второго разряда заявленным током при t = -18°С, В	Напряжение после разряда заявленным током при t = -30°С, В или время до его падения ниже 6,0 В, с	Время разряда током 25 А при t = 27°С, мин (резервная емкость)	Масса батареи, кг	Ориентировочная цена на момент покупки, руб.
Норма по ГОСТ 959-2002/ Наименование	**не менее 7,5**	**не менее 90**	–	**не менее 7,5**	**не менее 7,5**	–	–	–	–
1. «АкТех»	7,91	157	7,03	7,81	8,06	7,02	92	15,12	1290
2. «Зверь»	7,92	185	7,09	7,74	7,88	6,07	116	15,88	1810
3. Zubr	7,99	160	6,90	7,88	8,04	6,07	88	14,46	1500
4. ЗиД	7,96	163	6,63	7,60	7,88	9 секунд	101	15,0	1140
5. Varta	7,98	165	6,39	7,90	8,04	6,42	99	15,53	1950
6. «АКОМ-Гранд»	7,90	161	6,92	7,76	7,94	9 секунд	95	14,63	1390
7. «Исток»	7,82	160	6,81	7,81	8,03	6,01	98	15,84	1440
8. Medalist	7,98	168	7,00	7,61	7,76	9 секунд	101	14,92	1650
9. Mutlu	7,92	165	6,98	7,69	7,89	9 секунд	93	14,29	1640
10. Fire Ball	7,91	165	6,48	7,72	7,98	8 секунд	99	15,5	1420
11. Tyumen	7,76	160	6,42	7,65	7,84	6,02	108	15,9	1280
12. ПАЗ	7,90	162	6,45	7,60	7,72	9 секунд	104	15,34	1200
13. Dominator	7,92	167	6,90	7,62	7,84	7 секунд	92	15,4	1280
14. «Пилот»	7,91	160	6,17	7,54	7,85	8 секунд	106	15,86	1290
15. Tenax	7,92	168	6,48	7,56	8,0	6,51	89	14,54	2000
16. INCI AKÜ	7,88	153	6,80	7,56	7,72	6,01	93	14,18	1400
17. Bosch Silver	7,72	134	6,73	7,20	7,92	6,76	101	14,81	2020
18. Forse	7,85	155	6,95	7,56	7,84	3 секунды	98	15,36	1650
19. Hankook	7,82	167	6,59	7,51	7,96	7 секунд	86	14,56	1750
20. Power Bull Duplex	7,90	160	6,41	7,51	7,82	9 секунд	96	15,5	1750
21. Power Bull Banner	7,82	152	6,29	7,50	7,76	8 секунд	94	14,56	2140
22. Titan	7,88	166	6,30	7,36	7,72	5 секунд	105	15,46	1820
23. Hoppenergy	7,82	153	6,37	7,40	7,68	7 секунд	100	14,23	1670
24. Delphi Freedom	7,59	146	<6,0	7,48	7,73	7 секунд	96	13,65	1600
25. Global	7,78	104	6,02	7,57	7,66	9 секунд	84	13,65	1840
26. FIAMM	7,88	153	6,04	7,45	7,88	5 секунд	81	15,34	1600
27. Daewoo	7,68	138	6,03	6,92	**7,38**	2 секунды	91	13,85	1850

Заявленный изготовитель – **Global Battery, Южная Корея**	Заявленный изготовитель – **FIAMM S.p.A., Италия**	Заявленный изготовитель – **Некто анонимный «по технологии Daewoo»**
25 	26 	27 
Заявленный ток – 430 А	Заявленный ток – 480 А	Заявленный ток – 510 А
Перечисляем результаты замеров: 23-й, 26-й, 26-й, 14-й, 25-й! Достаточно, чтобы сделать выводы? Да, в стандарт кое-как уложилась, но такая «тройка» куда ближе к «двойке». И цена завышена, тем более что на свинце явно сэкономили – это самая легкая батарея.	Последнее место по резервной емкости – недолго музыка поиграет... А если бы учитывали показатели прямо с прилавка – то и вовсе 14 минут! Обещанные 480 А с первой попытки тоже не выдала. В общем, очень слабо.	С заявленными 510 амперами не справилась даже при минус 18°С, а на минус 30°С померла за 2 секунды. Абсолютный лидер «с конца таблицы» – конкурентов нет. И опять-таки весы показали экономию на свинце.
Оценка: соответствует ГОСТ.	**Оценка:** соответствует ГОСТ.	**Оценка:** не соответствует ГОСТ.

дала 8,2 В при заявленных 450 А? Чтобы привести все батареи к общему знаменателю, мы проводили испытания как заявленным током, так и единым в 420 А (когда-то именно такой ток был положен в основу ТУ на аккумуляторы 6СТ55). Всего вольты и секунды замеряли пять раз (!): дважды – при заявленном токе и минус 18°С, дважды – при едином токе 420 А и температурах минус 18 и минус 30°С (как-никак, в России живем!), а также один раз при заявленном токе и минус 30°С! Ясно, что показанные 8 В лучше, чем 7,5, а 180 с – лучше, чем 90. Скажем сразу: на таком лютом морозе с заявленным током справились лишь 9 батарей – за отведенное на испытания время напряжение на их клеммах так и не «просело» ниже роковых 6,0 В! Соответственно именно их стоит предпочесть жителям самых северных регионов, хотя ГОСТ почему-то не требует работоспособности при минус тридцати...

СТАЛО ЛИ ЖИТЬ ЛУЧШЕ?

Особых споров не вызвала только батарея «Дэу», которая по всем параметрам прочно заняла свое место, увы – последнее! А вот остальные…

Если все батареи отработали согласно стандарту – можно кричать «ура!». Но мы зна-

ем: троечники в вузах тоже переходят с курса на курс – нам же хотелось определить именно лучших! Мы решили учесть при распределении мест абсолютно все – и результаты каждой попытки пуска, и поведение на морозе, и, конечно же, цену! Итоги – в нашей таблице, и они достаточно необычны! Как и в предыдущих экспертизах, батареи расположены от лучшей к худшей – тот же порядок выдержан при построении «фотогалереи».

Занявший в многоборье первое место «АкТех» – типично бюджетный вариант, способный лучше других оживить двигатель как при стандартной температуре, так и при тридцатиградусном морозе. А вот из именитых производителей в первую десятку у нас попала лишь «Варта» – при неплохих технических параметрах подвела цена. Неизменный победитель почти всех предыдущих экспертиз, «Медалист» пал жертвой собственной гордыни: зачем потребовалось увеличивать заявленный ток с привычных всем 430 А до громких 500? И цена, честно говоря, уже не радует былой демократичностью. Купи мы эту батарею пару лет назад – первое место вновь было бы за ней, а сегодня – лишь восьмое…

И вновь о свежести: надоело, но что делать. Повторяем еще раз: в магазинах нам порой по-прежнему подсовывают старье! С гарантией, с чеками, но – старье! Кто не согласен, пусть объяснит, почему, к примеру, свеженький «Фиамм» показал исходную резервную емкость лишь... 14 минут! Не блистали также «Ханкук» (34 мин), «Исток» (37 мин) и – в который раз! – «Бош Сильвер» (49 мин). Эти батареи пришли в себя только после пары циклов заряда-разряда. Отметим, однако, еще раз – все параметры, указанные в таблице и повлиявшие на итоговое место, снимались как раз после «сеанса оживления», а не до него! Иначе положение многих участников было бы куда хуже.

Что касается наших оценок, их – три. «Не соответствует ГОСТ» означает, что батарея не отвечает стандарту, а потому и говорить, собственно, не о чем. Оценка «соответствует ГОСТ» говорит о том, что батарея, в общем-то, нормальная, но звезд с неба не хватает. Ну а «Лидер теста» свидетельствует, что лучших результатов сегодня не показал никто.

Внешний вид изделий, таблица результатов и наши комментарии – перед вами. Легкого пуска! □

ЧТО ЗА ТОК НА ЭТИКЕТКЕ?

Методика проверки тока в стартерном режиме не раз менялась за прошедшие годы, чего не скажешь о конструкции самой батареи. Когда-то действовал стандарт ГОСТ 959-91, совпадавший с немецким DIN 43539. Потом Европа объединилась и выработала стандарт EN 60095-1, по примеру которого мы ввели ГОСТ 959-2002. В США работают по нормам SAE J537, частично совпадающим с EN. Конечно, измерение – дело специалистов, но как покупателю разобраться, у какой батареи ток действительно больше? На этикетках мы обнаружили в основном ссылки на EN, но попадались и обозначения по DIN. Так вот, имейте в виду: европейские 420 А соответствуют лишь 255 немецким амперам, а 520 ампер сегодняшнего дня раньше выглядели бы как 310. Приводим для справки сравнительную табличку:

EN	DIN	SAE
420 А	255 А	450 А
480 А	280 А	500 А
520 А	310 А	550 А
540 А	335 А	600 А

Своей дорогой

Навигационные устройства буквально за год перешли из заморских диковинок в категорию востребованных «полезняшек». Опробовать очередные новинки в реальных условиях российских дорог отважились Анатолий Сухов и Денис Чиликин.



Навигационные системы в Европе прижились давно. Их можно встретить как в перечне дополнительного оборудования, так и в виде самостоятельных устройств. Россия же, мягко говоря, пока несколько отстает.

Основная причина задержки – карты местности, точнее, их отсутствие. Производители навигационных систем используют, как правило, услуги сторонних картографов, которые не спешат «осваивать» Россию. Дальше других продвинулись Москва и Санкт-Петербург с ближайшими окрестностями и частью основных магистралей. В столицах больше автомобилей, сложнее ориентироваться и, что немаловажно, выше платежеспособность населения. Поэтому рассчитывать, что в ближайшее время на картах появится глубинка, не стоит.

Учитывая темпы строительства и изменения в организации движения, немаловажный фактор – регулярность обновления карт (Москвы, Питера и их областей). И, конечно, условия, на которых эти обновления нам предлагают.

Впрочем, картой дело не ограничивается. Задача навигатора – проанализировать дорожную ситуацию и выдать водителю оптимальный маршрут. С этим у нас совсем плохо. В той же Европе данные плотности потока и загруженности дорог обрабатывают в вычислительных центрах и транслируют на приемник TMC навигационного устройства – с их учетом корректируется маршрут. Но у нас систему подобного масштаба в ближайшее время ожидать не приходится. Справедливости ради заметим, что камеры и автоматические системы контроля на улицах Москвы давно появились, а потому некая альтернатива TMC-сервису все же существует: услуги СМИЛИНК. В отличие от TMC, эта информация передается по мобильной связи в формате SMS-сообщения.

НА ТРОИХ

Тестируемые устройства мы разделили на три группы. Первую группу – назовем ее «портативной» – представляют два изделия: Tom-Tom GO 910 и

BLAUPUNKT TRAVELPILOT LUCCA MP3

Ориентировочная цена – 16 000 руб.

Компактный прибор выглядит элегантно. Плоский корпус – не только веяние моды, но и удобство при переноске. Управляют аппаратом с сенсорного экрана (3,5 дюйма), а дополнительные клавиши – громкость, информация, меню, включение – вынесены на корпус.



Навигационные данные записаны производителем во встроенной Flash-памяти – обновление можно загружать при помощи SD-карты. У навигации два режима: привычный двухмерный и «с высоты птичьего полета», он же – псевдо-3D. К сожалению, в аппарате не русифицированы ни голосовые подсказки, ни меню. К карте придраться, конечно же, несложно (недочеты есть у всех устройств и, наверное, будут всегда). За примером далеко идти (а вернее, ехать) не пришлось: адреса редакции «Селиверстов переулок, 10» Blaupunkt не знает. Вернее, переулок-то он отыскал, а вот нужный дом – нет…

Основные дороги и переулки, как правило, совпадают с действительностью, изредка возникают промахи с расстоянием до поворотов. Но это скорее претензия к изготовителям карты. За дополнительную плату можно приобрести смарт-кабель, чтобы подключить навигатор к «своим» ресиверам и датчику скорости – это позволит ориентироваться точнее.

Карта Москвы и Санкт-Петербурга содержит основные объекты инфраструктуры – рестораны, гостиницы, АЗС. Маршрут можно проложить через промежуточный объект. А если все же проедете «не туда», то пересчет нового пути займет всего несколько секунд. Есть и поддержка TMS, но это – на будущее.

 Отличный крепеж, компактные размеры, удачная цветовая гамма карт, сравнительно невысокая цена, проигрыватель MP3, возможность просмотра картинок формата JPEG, SD-слот.

 Посредственный встроенный динамик, отсутствие русификации (меню и подсказки), не самая совершенная версия карты, порой странный выбор маршрута, недочеты в голосовых подсказках, вне зоны карты аппарат не работает вовсе.

TOM-TOM GO910

Ориентировочная цена – 27 000 руб.

Похвастаться скромными размерами, а вернее, удобными формами навигация Tom-Tom, в отличие от Blaupunkt, не может – не во всякий кармашек его запихнешь, решив унести с глаз долой.

Меню – иностранное, но подсказки уже русские. Конечно, со словами LEFT, RIGHT, METERS знакомят в школе, но родной язык все же воспринимается легче. Карта от Teleatlas схожа с той, что использовалась в Blaupunkt. Увы, адрес нашей редакции в ней тоже «засекречен». Да и остальные недочеты схожи.



Управляют навигацией с 4-дюймового сенсорного экрана. Карта Москвы, Питера и Европы хранится на встроенном жестком диске. Подключить устройство к компьютеру (для закачки новой информации – карт, файлов jpeg, mp3) можно через порт USB.

При прокладывании маршрута можете выбрать альтернативный путь. Устройство быстро пересчитывает маршрут, если ваше движение не совпадает с планируемым. Однако на практике уже третий-четвертый вариант кажется надуманным и нелогичным, а иногда и вовсе отсутствует, хотя и магистраль рядом, и движение на ней уже много лет не менялось. Навигация знает некоторые магистрали России и Европы, но вот с разворотами и развязками за пределами МКАД знакома слабо. Присутствует сервис TMS.

 Русскоязычные подсказки, возможность работы в режиме «громкой связи» (Bluetooth), карта Европы, проигрыватель MP3, возможность просмотра JPEG. Указывает направление к дороге за пределами карты.

 Неудобство переноски, несовершенная версия карты, странная логика выбора маршрута, особенно на границе Москвы. Карта области отсутствует.

PN-P550 АВТОСПУТНИК

Ориентировочная цена программного обеспечения – 3000 руб.

Отечественный программный продукт продается как отдельно, так и в комплекте с КПК (PN-P550). Базируется «Автоспутник», как и предыдущие аппараты, на картах Teleatlas, однако ведет он себя совершенно иначе, нежели Blaupunkt и Tom-Tom. Прежде всего, появилась часть недостающих домов – зато вместе с ними кое-где добавились несуществующие повороты! Производитель обещал устранить недочеты в ближайшее время (мы тестировали бета-версию), но пока – что есть, то есть.



Интерфейс программы – логичный и на редкость понятный. При некоторой сноровке команды можно выполнять непосредственно «руками», а не палочкой-стилусом; в движущемся автомобиле это немаловажное удобство. Причем расположение кнопок на экране вы вольны менять по своему выбору.

Отображать местность можно как в двухмерном режиме, так и в псевдо-3D. Маршрут штурман предлагает на выбор – «быстрейший», «кратчайший» или промежуточный – «оптимальный». Как и в предыдущих аппаратах, возможна блокировка дорог и задание маршрута через определенный пункт. В случае проезда «не туда» проблем с пересчетом пути не возникает.

Важное отличие «Автоспутника» от предшественников – полноценная работа в области. Детализировка разная, но чем ближе к Москве, тем чаще встречаются номера домов. Еще один плюс – поддержка СМИЛИНК. Производитель обещает вскоре значительно расширить границы поддержки (граничащие с Московской областью и основные магистрали России). А если вы уже владелец Pocket GPS Pro, то цена программного обеспечения падает до 1850 руб.

 Понятный интерфейс, русский язык для экранных и голосовых сообщений, богатые возможности настройки, экономия средств при наличии ранее приобретенного КПК, карта области, список объектов.

Недочеты карты, маловаты виртуальные кнопки для нажатия пальцем.

Blaupunkt Lucca. Прилепить их к ветровому стеклу можно за секунды – в этом их основной плюс. Питание – от встроенного аккумулятора или гнезда прикуривателя, GPS-приемник – встроенный.

Вторая группа: устройства на базе карманного компьютера (КПК). Основное достоинство PN-P550 АВТОСПУТНИК в том, что за цену портативного навигатора получаете еще и полноценный КПК. А само программное обеспечение (если у вас уже есть КПК) и вовсе обойдется в несколько раз дешевле.

Третья группа – это устройства, требующие профессиональной установки в автомобиль. Среди них отметим Pioneer AVIC-HD3 и новинку от VDO Dayton MS 5200 RD.

Навигационные системы в России пережили основные детские болезни. Они позволяют ориентироваться в незнакомой местности, но пока уступают опытному проводнику. Основную проблему составляют карты. Для массового спроса на навигацию недостаточно знания крупных городов – нужны карты областей, где и с обычными указателями плохо. И, конечно, более доступные цены. А для оптимизации поездок по Москве и Санкт-Петербургу необходима адекватная информация о пробках. Так что есть смысл еще чуть-чуть подождать…

PIONEER AVIC-HD3

Ориентировочная цена – 64 000 руб.

Головные устройства, совмещенные с навигацией, – проверенное и разумное решение. Опять-таки, в Европе таких моделей предостаточно, но к нам они еще недоехали. Первопроходцем на родных просторах стала модель Pioneer AVIC-HD3. Притом совместили его не просто с ресивером, а с серьезной аудиовидеосистемой формата 2DIN.

Первое, что хочется отметить: устройство полностью русифицировано, как меню, так и голосовые подсказки. Для представления карты предусмотрено аж восемь режимов, притом есть и комбинированные. Скажем, на большей части экрана – 3D, а на дополнительной – обычная двухмерная карту, например, с меньшим масштабом. Да и размер сенсорного дисплея – 7 дюймов – только на пользу.



Если в момент проезда сложной развязки или поворота у вас включен интерфейс тюнера или CD, то устройство автоматически переключится в режим карты. А миновав сложный участок, переключится обратно. Уровни громкости источника (CD, DVD, радио и т.д.) и подсказок гида регулируются раздельно, а при необходимости звук легко отключается. Надо отдать должное «голосу» подсказок: звучит он крайне приятно и слитно.

При поиске объекта на дисплей выводится клавиатура (аналогичная компьютерной). С каждым нажатием на кнопку те символы, которые не могут быть последующими, становятся неактивными.

Для более корректной работы предусмотрено подключение к датчику скорости и использование встроенного электронного гироскопа. Поставщик карты для Pioneer – Teleatlas, поэтому основные недочеты все те же. Однако на момент подготовки статьи Teleatlas уже анонсировал обновление. Подождем…

Кроме того, AVIC-HD3 обладает обширными возможностями в плане функциональности и коммутации: позволяет подключить камеру заднего вида, процессор объемного звучания, усилитель и т.д. Разве что поддержку формата DivX разработчики не предусмотрели.

 Большой, удобный дисплей, удачное сочетание с серьезной аудиовидеосистемой, отличный набор форматов: DVD, CD, MP3, WMA, WAV, JPEG, Bluetooth, жесткий диск на 30 Гб (для навигации и музыки), встроенный гироскоп, подключение к датчику скорости.

 Недочеты карты, простая графика при отображении карт, сложность установки устройства в авто без 2DIN-слота.

VDO Dayton MS 5200 RD

Ориентировочная цена – 43 000 руб.

Комбинация зеркала заднего вида (с четырехдюймовым монитором) и основного компьютерного блока PC 5200 – лишь один из вариантов навигационной системы. На деле блок может работать практически с любым монитором (наличие RGB-выхода)– как собственного бренда, так и стороннего производителя. А для штатных дисплеев автомобилей существуют переходники – правда, найти их в свободной продаже нелегко.

Стоит отметить, что из сегодняшних участников это единственный, управление которым осуществляется с пульта ДУ, а не с сенсорного экрана. Первые несколько минут это вызывает некоторое раздражение, но, привыкнув, начинаешь воспринимать это как норму.



Меню у аппарата не русифицированное, но подсказки уже по-русски. Правда, пока есть трудности с окончаниями, но штурмана обещают поднатаскать. Еще гид часто и невпопад (где и поворотов-то нет!) советует ехать прямо. Заполняет паузу?

Так же как Pioneer и Blaupunkt (со специальным кабелем), навигация для более точного определения местонахождения располагает встроенным электронным гироскопом и датчиком скорости. Чтобы оценить их вклад, в процессе движения мы на несколько минут вовсе отключили антенну GPS – как будто попали в длинный тоннель. Однако аппарат продолжал уверенно вести нас по дороге. Так что плюсы дополнительной корректировки налицо.

Карта – тот же Teleatlas с некоторыми дорогами России. Недочеты по-прежнему сохранились. Среди режимов просмотра – двух- и трехмерный с возможностью настройки. И, как и во всех «европейцах», предусмотрен сервис TMC.

 Возможность работы с различными мониторами, подойдет для любого автомобиля, TMC, электронная записная книжка, встроенный гироскоп, подключение к датчику скорости.

 Недочеты карты, управление требует некоторой сноровки.



Планетолет

Три тысячи километров за два дня преодолел на отечественных суперскоростных шинах Анатолий Сухов. Фото автора.

О том, что «Амтел» собирается замахнуться на премиум-сегмент шинного рынка, говорили давно. Помимо покупки голландского «Фредештайна», немалые средства (около 200 млн. долларов!) компания вложила в перевооружение производства на Воронежском и Кировском заводах. И вот результат – первая российская низкопрофильная высокоскоростная шина 225/45R17 91W, новинка сезона.

КЕСАРЮ – КЕСАРЕВО

Из обозначения покрышки ясно, что хоть она и изготовлена в Кирове, предназначена отнюдь не для «жигулей». Эта обувь придется впору «Порше», «Феррари», БМВ, «Ауди» и многим другим «низколетящим» (максимальная скорость – 270 км/ч). Поэтому, коль уж пробовать покрышку в деле, то на быстром автомобиле и в ее стихии – на скоростных автобанах и горных серпантинах. Поэтому сумасбродная идея – объехать за выходные всю Западную Европу (Голландия, Германия, Люксембург, Франция, Испания, Италия) – родилась как-то сама собой. Зато ранней весной, пока в России еще лежит снег, там наверняка удастся попробовать все типы покрытия – мокрое и сухое, холодное и прогретое, брусчатку и асфальт (кстати, на улицах того же Монте-Карло он местами не сильно лучше московского!). Итак, переобуваем арендованный кабриолет БМВ-Z4 в шины «Амтел Планет FT-705» на российских колесах K&K «Rapid Мираж» – и в путь.

ВЕРНЫМ КУРСОМ

Дороги из Амстердама до границы Германии хватает, чтобы сработаться с машиной. Z4 великолепно прописывает повороты, но вот посредине руль с электроусилителем пустоват – нейтральное положение как таковое отсутствует (нет возвращающего момента), поэтому приходится постоянно подруливать. Зато шины заданный курс держат прекрасно – момент «сдвига с траектории» явственно ощутим на руле. Тихими покрышки назвать нельзя, но с шумоизоляцией у кабриолета вообще неважно, да и шум ровный, без неприятных нот.

Въезжаю в Германию. Ограничения скорости кончились, осталась лишь рекомендация – 130 км/ч. Можно, наконец, вытянуть правую ногу. На скоростях между 200 и 250 км/ч шины ведут себя столь же надежно, только ветер уже начинает сдувать машину с дороги. Пробую тормоза. С 200 км/ч замедление очень эффективно, и управлять торможением легко даже на грани срабатывания ABS. С электроникой же все без сюрпризов: короткий стрекот, и скорость падает до 50 км/ч. Останавливаться посередине даже пустынной доро-

ги не стоит, да и смысла нет – и так все понятно. Позже, во Франции, у меня будет возможность убедиться, что и при торможении на мокром покрытии шины также выглядят достойно.

Следующая проверка – быстрая смена полос («переставка») на сухом асфальте. С отключенной ESP на скорости 120 км/ч и с включенной – на 200. Судя по поведению автомобиля, скорость могла быть и выше, но к чему рисковать – для экспериментов «на грани» ширины трехполосного шоссе может и не хватить. Автомобиль мгновенно откликается на покачивание рулем и очень мягко останавливает заднюю ось. Хотя боковой клевок изрядный, нет даже намека на занос, и корректировать траекторию не приходится. Словом, здесь нужны точные, короткие движения. Неопытный водитель в критической ситуации нередко «переруливает» – плохие шины в этом случае вынесут прямо, а хорошие – послушаются руля и довернут. Похоже, новый «Амтел» – из последних. В том, как шина работает при больших углах поворота руля, я разбирался утром следующего дня на крутых серпантинах по пути в Андорру.

ГОРНЫЕ ВЕРШИНЫ

Я люблю эти узкие петли шоссе вокруг скал, где нет ни знаков ограничения скорости, ни радаров. Наверное, дорожники считают, что быстро здесь все равно не поедешь. Даже в Европе отбойников на все повороты не напасешься, поэтому шины – единственное, что удерживает автомобиль на краю пропасти. Температура воздуха и асфальта – около 7°С. Это критический рубеж – при более низкой специалисты рекомендуют пользоваться зимними покрышками. Но после нескольких поворотов шины заметно разогрелись, исчезли небольшие скольжения на «тещиных языках» и в быстрых затяжных поворотах. Понравилась опять же мягкость и вместе с тем четкость реакций нового «Амтела»: даже при частичном проскальзывании шина адекватно реагирует на руль, почти не меняя сцепления с дорогой.

Ради любопытства решаю проверить внедорожные качества шин (впрочем, в России они никогда не лишние – ямы на наших дорогах порой приходится объезжать по раскисшей грязи). Без труда въезжаю на небольшой снежный подъем, разворачиваюсь на траве – неплохо для непрофильного изделия.

Planet FT-705 – первая высокоскоростная низкопрофильная шина с асимметричным рисунком протектора в линейке «Амтела». По заявлениям разработчиков, у нее превосходное сцепление на мокром покрытии, низкое сопротивление качению и хорошая износостойкость благодаря использованию комбинации новых полимерных материалов, высокоактивного технического углерода и кремнекислотного наполнителя улучшенного типа. «Разнокалиберные» шашки размывают шумовой фон по частоте. Новая боковина обеспечивает высокую усталостную выносливость, стойкость к атмосферному старению, высокие прочностные свойства. Защитное ребро на ней предохраняет легкосплавные колеса от царапин и сколов.

А – наружная насыщенная зона малоподвижных элементов обеспечивает хорошее сцепление в поворотах и курсовую устойчивость; Б – массив, выполненный в виде двойных лопастей, эффективно отводит воду, не создавая завихрений (брызг); В – двойная дренажная система на внутренней части покрышки удаляет воду и грязь из пятна контакта, обеспечивая уверенное и комфортное движение по сухой и мокрой дороге на высоких скоростях.

Если к шуму FT-705 у меня были кое-какие претензии, то к плавности хода их нет. Заплаты на пиренейских серпантинах, брусчатка и трамвайные рельсы Милана (северные столицы Италии и России во многом схожи) – все это почти не ощущается за рулем, несмотря на сравнительно жесткую подвеску Z4. Порадовал и общий расход топлива – меньше 9 л на сотню.

На сегодняшний день цена FT-705 размера 225/45R17 – 3359 рублей, что в среднем на 30% ниже, чем у конкурентов. Расширение линейки типоразмеров запланировано на будущий год; пока заводчане осторожничают. Впрочем, первый ход они уже сделали. Ответ – за покупателем. □

В Андорре – зима. А в трех часах езды – море, пальмы и песок. Испытать шины можно в любом климате.



Довести до абсурда

Дефицита безвкусных аксессуаров не было никогда – даже во времена застоя на прилавках лежали резиновые полоски для снятия статического электричества, разноцветные катафоты и т.п. Дальше – больше, доморощенный тюнинг, как раковая опухоль, «сковал» все, включая салон и передние фары с метастазами в виде синих лампочек. Сегодня же витрины магазинов автозапчастей напоминают эдакую выставку достижений стран Юго-Восточной Азии. И все эти бессмысленные и далеко не дешевые вещи кто-то покупает!

Мы постарались довести ситуацию до абсурда, примерив горсть подобных безвкусных аксессуаров на редакционный «Крайслер-Кроссфайр». Примерили, сфотографировали – и немедленно выбросили в мусорное ведро.

Прикуриватель сигаретный

Ориентировочная цена – 200 руб.

■ Производитель утверждает, что данная модель, в отличие от хитроумных и навороченных аналогов, крайне удобна и проста в пользовании. А дизайн «под дерево редких пород» украсит интерьер любой машины. Прикурить теперь можно с особым шармом. Если вы зарабатываете на жизнь частным извозом или попросту «бомбите», то тариф после модернизации надо непременно пересмотреть в сторону увеличения. Престиж дорогого стоит!



Гибкая трубка-подсветка светодиодная

Ориентировочная цена – 1050 руб.

■ Есть только два способа увеличить мощность двигателя: первый – технический и дорогой. Второй – установить где-нибудь в салоне светодиодную подсветку: машина просто полетит! По крайней мере, девушки в это охотно верят!



Часы электронные

Ориентировочная цена – 700 руб.

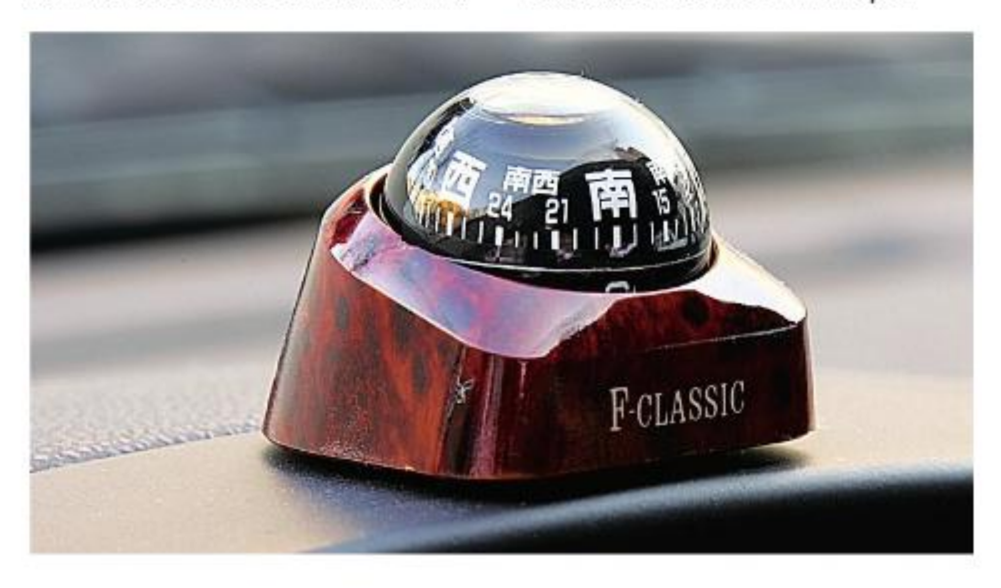
■ Пунктуальность никогда не бывает излишней. Но для этого часы должны ходить точно! В стильном корпусе под «орех» точность возрастает вдвойне. Среди характерных особенностей модели отметим модную синюю подсветку, включить которую можно лишь воткнув штекер в гнездо прикуривателя. Вкупе с таким подключением, а также с компасом и прикуривателем часы логически закольцуют стильный, декорированный под дерево интерьер.



Компас автомобильный

Ориентировочная цена – 800 руб.

■ Система навигации – дорогое устройство, но зачем платить больше, если есть такие «аналоги», как, например, автомобильный компас. С такой незаменимой вещью всегда будешь знать, где север, а где юг: как без этого в плотном городском потоке! Заодно поднатаскаешься в восточных языках, все надписи – иероглифами. Ну и, наконец, главное преимущество: в отличие от хитроумных навигационных систем, компас работает не только в Москве и Питере.



Плавниковая антистатическая антенна

Ориентировочная цена – 900 руб.

■ Чувствовать себя на дороге «как рыба в воде» поможет специальный плавник. Он, по заявлению продавцов, не только улучшает дизайн и аэродинамику, но и обладает антистатическим эффектом (точь-в-точь как на БМВ!). Грязь к автомобилю почти не липнет, капли дождя незамедлительно стекают, а птичий помет вообще отскакивает на безопасное расстояние. Надо полагать, тут не обошлось без «нанотехнологий». Иначе как объяснить, что никуда не подключенная лампочка с висящим контактом (находящаяся внутри плавника) способна избавить автомобиль от «статики»?



Крутые кубики

Ориентировочная цена – 100 руб.



■ Одно европейское интернет-издание провело опрос: какое средство эффективнее всего привлечет внимание девушек к автомобилям и их владельцам? Оказалось, кубики! Наши «кости» полезны вдвойне: они еще источают концентрированный химический запах, дабы освежать салон. От этого аромата теряешь голову (что будет с барышнями, представляете?)! Важно, что благодаря особенностям материала кубиков при аварии они не только не нанесут увечий, а, напротив, смягчат удар о лобовое стекло.

Power handle

Ориентировочная цена – 350 руб.



■ А почему, собственно, только водители «газелей» могут позволить себе такое удовольствие? Специальную ручку для быстрого вращения рулевого колеса можно установить и на спортивный автомобиль! Дизайн вполне под стать, а название – Type R – только подтверждает вышесказанное. Черенок удобно лежит в руке и охотно передает кинетическую энергию от предплечья на управляемые колеса. Но чтобы при аварии не встретиться «лицом к лицу» с изделием, постарайтесь либо пошире открыть рот, либо как можно глубже втянуть голову.

Катафот автомобильный

Ориентировочная цена – 60 руб.

■ Сберечь лакокрасочное покрытие дверей, багажника или, например, капота можно специальными катафотами, которые в случае чего охотно примут удар на себя! Помимо механической защиты и эстетической составляющей, изделие отражает свет, отправляя в глаза участников движения предупреждающий сигнал. А если кто-то скажет, что такой орнамент смотрится нелепо, рассмейтесь нахалу в лицо .



Оплетка руля

Ориентировочная цена – 80 руб.

■ Стоя в многокилометровой пробке и разглядывая этот незамысловатый аксессуар в арабском стиле, невольно уходишь в раздумья... Дорога сменяется бескрайними аравийскими песками, крыша превращается в бездонное небо с мириадами колючих звезд, а руль – поводья для черного, как эта ночь, скакуна.



Тефлоном по стеклу

Наименование – бесшарнирные щетки Teflon Magic.

Ориентировочная цена – от 550 до 700 руб.

■ Свою вариацию на тему бесшарнирных дворников выпустила австрийская компания Leksor. Новые щетки серии Teflon Magic, по словам производителя, равномерно прижимаются к стеклу, не скрипят и легко справляются с загрязнениями благодаря тефлоновому напылению на трущий элемент. При этом лента обладает повышенным сопротивлением к воздействию окружающей среды. Производитель уверяет, что и на скорости 200 км/ч эффективность очистки останется высокой. Размеры щеток – от 410 до 650 мм.



Сложный фильтр

Наименование – система фильтрации топлива Fuel PRO.

Ориентировочная цена – от 245 до 2000 долл.

■ Компания Fleetguard выпустила новые системы фильтрации топлива серии Fuel PRO, Disel PRO и Industrial PRO для дизельных двигателей. Сменный фильтрующий элемент, устройство подогрева топлива, фильтр-сепаратор воды – все в одном корпусе. Уровень топлива в прозрачном стакане повышается по мере загрязнения фильтра. Сменить фильтр пора, когда топливо достигнет красной линии. Подогревается фильтр электрически – от сети 12/24 В, но может и от системы охлаждения или от топлива-«обратки». Индикатор наличия воды в фильтре можно смонтировать и в кабине водителя.



Блокада

Наименование – блокиратор рулевого вала Garant Blok.

Ориентировочная цена – 3500 руб.

■ Тольяттинская компания «Флим», широко известная своими противоугонными замками «Гарант», выпустила новую версию – Garant Blok. У замка улучшенная эргономика, он стал меньше. Изменили конструкцию захватов на верхней крышке и конфигурацию стопора – теперь удобнее вставлять и вынимать его. Угол поворота ключа для открывания замка сократился с 360 до 225°.

Устойчивость ко взлому возросла: механизм секретов фиксируется двумя элементами – закаленными шариком и штифтом, а изменение геометрии вращающегося диска-ловушки теперь затрудняет доступ к механизму секретов при попытке высверливания.



В мягкой таре

Наименование – стеклоомывающая жидкость SLT.

Ориентировочная цена – 100 руб.

■ Компания SLT выпустила стеклоомывающую жидкость в оригинальной мягкой упаковке «дой пак» и тем самым убила одним выстрелом трех зайцев: заливать «омывайку» стало удобнее, емкость теперь не катается по багажнику и даже удалось немного снизить цену. Емкость пакета – 2 литра. Состав ничуть не отличается от аналога в пластиковой канистре – ни капли метанола, те же моющие свойства, приятный запах.



Ключ к качеству

Наименование – свечи зажигания Finwhale PRO.

Ориентировочная цена – от 135 до 250 руб.

■ Компания Finwhale стала участником проекта «Народный контроль. EMRA». Суть проекта в следующем: на каждую упаковку продукции наклеивается защитная марка EMRA с «прошитым» в ней по технологии Chost on Duty® скрытым изображением, видимым только при помощи оптического ключа (пример на фото). Скрытое изображение невозможно воспроизвести ни в промышленных условиях, ни тем более в домашних. Производитель уверяет, что с введением новых степеней защиты цены на продукцию компании не увеличатся.



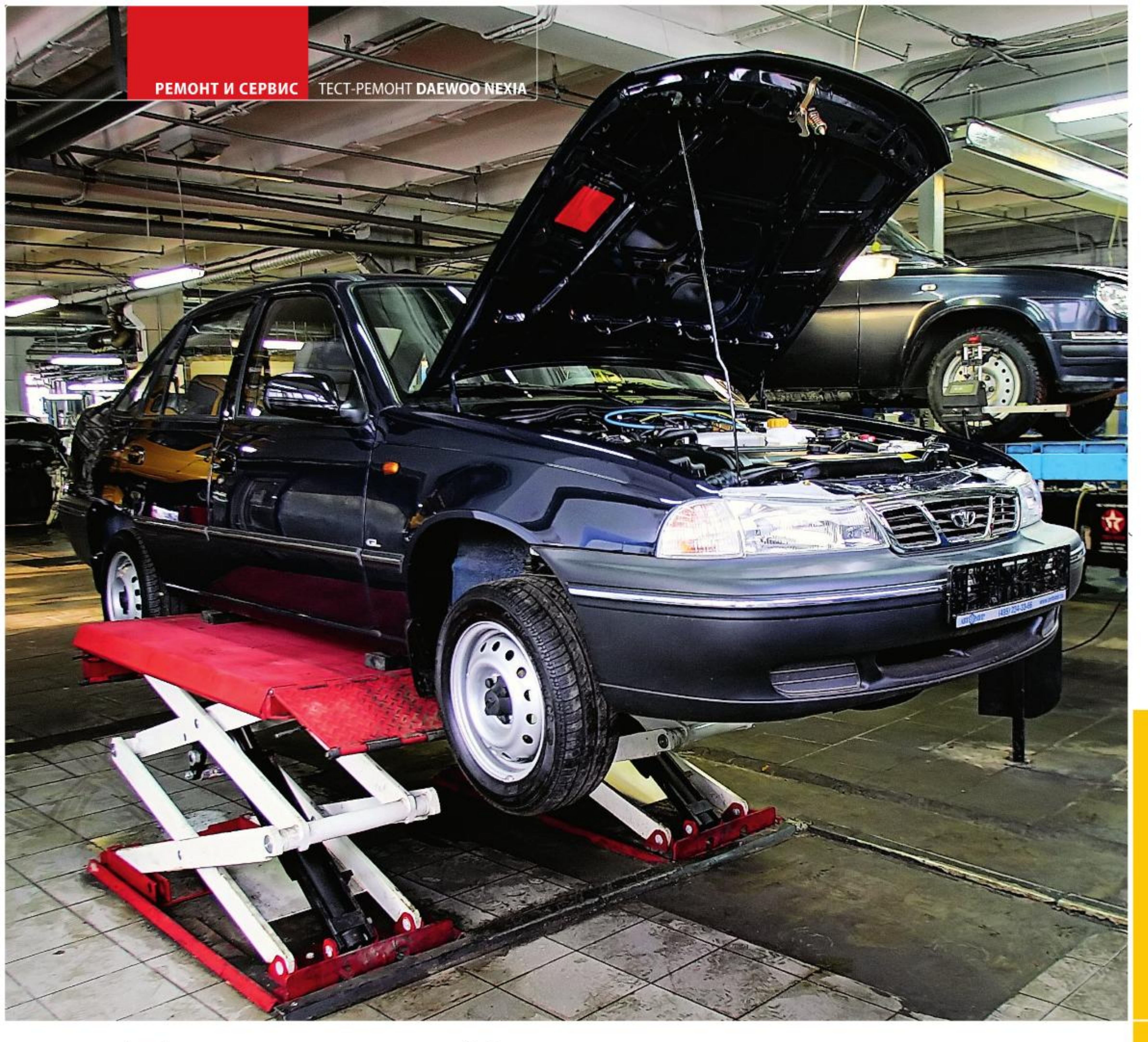
Зеленый ток

Наименование – аккумуляторные батареи MUTLU.

Ориентировочная цена – от 1600 до 1700 руб.

■ Компания НПКФ «ЛИВИ-КАР» стала официальным дилером турецкого завода MUTLU. Батареи, поставляемые этой компанией, будут в белом корпусе с зеленой этикеткой. Аккумуляторы оснащены прочной ручкой и индикатором плотности.





Призрак «Опеля»

«Дэу-Нексия» – одна из немногих современных иномарок, которую автолюбители со стажем предпочитают обслуживать самостоятельно. Трудоемкость ТО оценили Игорь Козлов и Виталий Урюков. Фото: Константин Якубов.

Причин для рукоприкладства несколько. Во-первых, конструкция хорошо изучена, поэтому информации о болячках и способах их лечения в достатке. Во-вторых, ни с расходниками, ни с кузовным железом, ни с агрегатами проблем нет – торговцев запчастями на «узбечку» немало. Цены стабильны, в разных магазинах они отличаются на 5–7%. Сэкономить на неоригинальных запчастях вряд ли получится – их стоимость немногим ниже. В-третьих, 5-летняя (или 100 тыс. км) гарантия на машину условна. Она не распространяется на лакокрасочное покрытие, антикор, стекла (в том числе фары), колеса, тормозные диски и барабаны, сцепление, резиновые чехлы и втулки, подшипники ступиц, контакты замка зажигания и стартера и, как сказано в договоре на гарантию, «другие аналогичные элементы». Кроме того, дилер может решить, что неисправность вызвана жесткими условиями эксплуатации, и отказать в гарантийном ремонте.

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ И РЕГУЛИРОВКЕ*

Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)
Масло в двигателе, масляный фильтр	10 (0,5)
Воздушный фильтр	30 (1,5)
Топливный фильтр	40 (2)
Свечи зажигания	20 (1)
Ремни ГРМ, генератора и ГУР	60 (3)
Охлаждающая жидкость двигателя	40 (2)
Жидкость в приводе тормозов	20 (1)
Передние тормозные диски	80 (4)
Регулировка стояночного тормоза	10 (0,5)
Регулировка свободного хода педали сцепления	10 (0,5)

**Из сервисной книжки АО «Уз-ДэуАвто».*

И, наконец, соотношение цена/качество при использовании собственного труда выглядит куда привлекательнее.

НА РАЗ-ДВА

Наиболее ходовая операция – замена моторного масла. Добраться до сливной пробки несложно – в защите есть специальное отверстие. Столь же легко заменить фильтр – места для манипуляций (в том числе съемником) более чем достаточно. Правда, если авто укомплектовано кондиционером, извлечь элемент не так-то просто – мешают дополнительные магистрали. Для удобства (и чтобы не обжечься о коллектор) лучше орудовать снизу, сняв предварительно металлический лист, прикрывающий силовой агрегат.

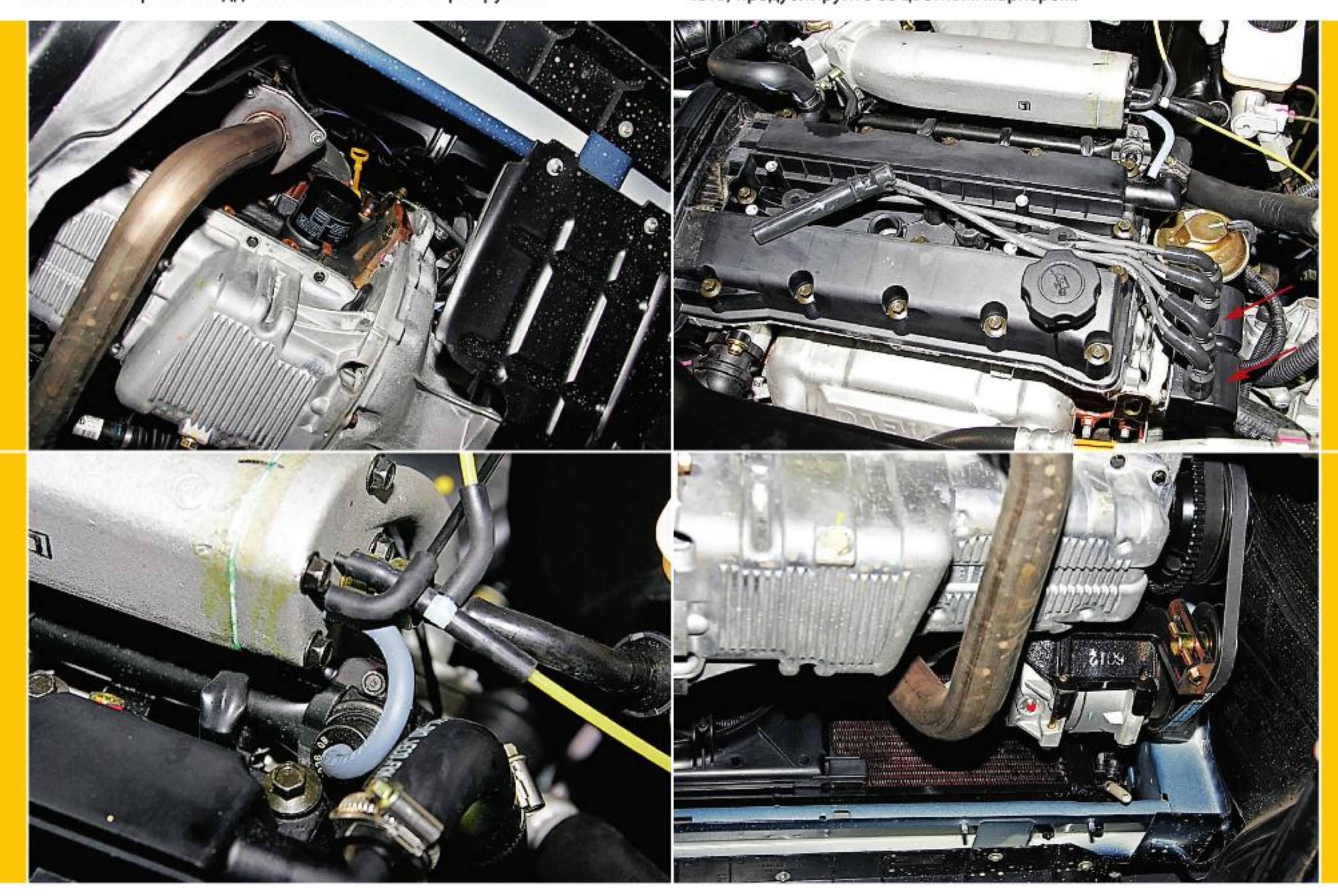
То же самое придется сделать, чтобы натянуть приводные ремни компрессора кондиционера и генератора с насосом ГУРа. В первом случае надо добраться до расположенного внизу натяжного ролика, во втором – ослабить крепление нижней лапы генератора (попытки просто отжать узел монтировкой чреваты поломкой).

Замена свечей на 8-клапанном моторе неудобств не вызовет. С 16-клапанником чуть хлопотнее: понадобится демонтировать пластиковую накладку двигателя (четыре винта). Обратный процесс требует аккуратности – при установке задний левый угол накладки может задеть вакуумный шланг регулятора давления топлива в рампе и сдернуть его со штуцера. Избежать неприятности можно двумя путями – отрезать злополучный угол либо изменить трассу, удлинив шланг.

Трудоемкость замены ремня ГРМ зависит от комплектации авто – наличие ГУР усложняет работу. В этом случае отсоединяем трубку магистрали низкого давления и через нее сливаем жидкость, затем отключаем от насоса трубку напорной магистрали, потом отворачиваем болты (2 шт.) крепления самого насоса, отделяем щиток ремня от двигателя и вынимаем их одновременно вверх (так же и ставим). Прежде хорошо бы освободить место для маневров: снять корпус воздушного фильтра и правый пластиковый щиток внизу моторного отсека. Перед установкой нового натяжного ролика взводим его в боевое положение, сжав пружину и вставив в отверстия секторов технологическую чеку (не забудьте ее вовремя удалить, равно как и прокачать систему гидроусилителя!).

Масляный фильтр на машине с кондиционером можно извлечь только снизу, при этом защиту картера придется снимать. Не поленитесь установить ее обратно: поддон 16-клапанного мотора хрупок.

Свечи – под пластиковой накладкой (здесь снята). Маркировка номеров цилиндров на катушках (стрелки) очень мелкая; чтобы не перепутать, продублируйте ее цветным маркером.



При установке накладки не сорвите трубку со штуцера регулятора давления топлива в рампе. Чтобы в дальнейшем облегчить процедуру, сделайте в накладке вырез.

Правый брызговик моторного отсека (здесь его отогнули) при замене ремня ГРМ лучше снять. Передний верхний крепеж откручиваем, просунув руку в щель отогнутого подкрылка колеса.



Размер «под ключ» на топливном фильтре и трубках – 21 и 16! Обратите внимание на петлю «обратки» (стрелка): повредить трубку на плохой дороге – пара пустяков, как и сорвать «массу» с датчика уровня топлива (в кружочке).



Планки, скобочки и пружинки должны занять единственно правильное положение! Перед установкой колеса проверьте целостность нижних витков у пружин подвески (слабое место), а перед снятием с домкрата – люфт в подшипниках ступиц.

Однопоршневой передний механизм нового образца – почти как на «Ладе». Продавцы называют его «от «Ланоса». При замене колодок не забудьте удалить продукты износа из постели и поставить противоскрипные пластины!

Помпы обычно хватает и на второй ремень, но если есть сомнения в герметичности и состоянии подшипников, узел лучше заменить. Перед снятием обязательно помечаем ее положение в блоке относительно ребер жесткости, новую ставим по меткам! Это важно, так как корпус и вал эксцентричны – при неправильном положении может не хватить хода натяжного ролика (на старых моторах натяг ремня и вовсе задавался поворотом помпы).

ВОСТОЧНЫЕ ХИТРОСТИ

Воздушный фильтр салона расположен неудачно – за перегородкой моторного отсека, в щели между коробкой воздухоприемника и вентилятором. Немудрено, ведь у предка – «Опеля-Кадет» кондиционера не было, поэтому корейцы пристраивали фильтр по месту. Чтобы до него добраться, надо снять правый рычаг стеклоочистителя, правую же часть накладки под ветровым стеклом, часть уплотнителя с перегородки, хлипкий защитный щиток, сдвинуть верхнюю половину резинового держателя фильтра (полностью снимать его не следует, сложно потом восстановить конструкцию) и только после этого вынуть фильтр. Спецы обходятся без демонтажа этих деталей, но, как показывает практика,

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАПЧАСТЕЙ

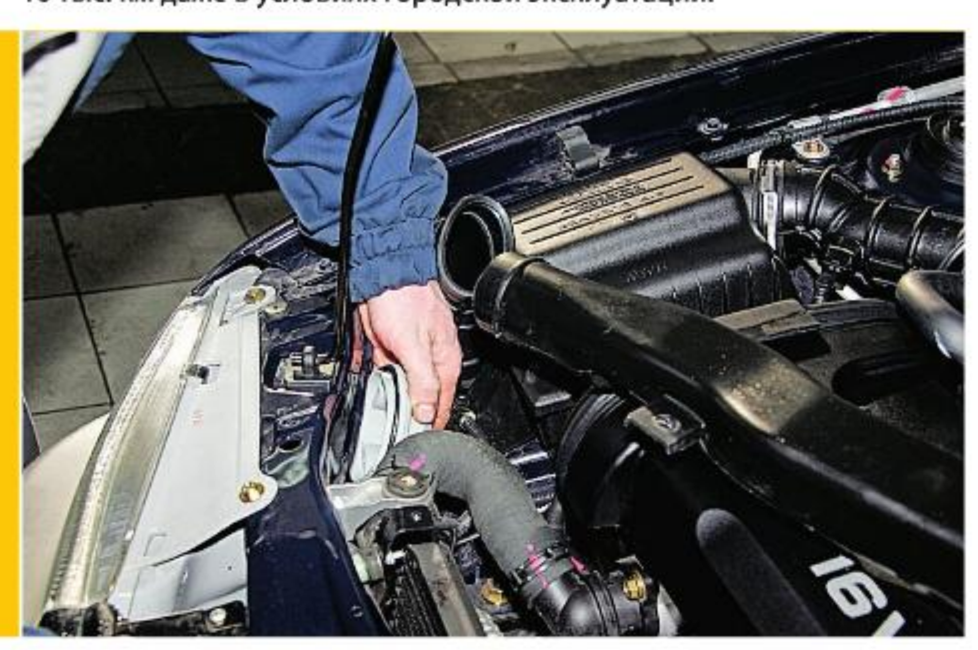
Запчасть	Стоимость, руб., оригинал (неоригинал)	
	у дилера	на рынке
Крыло переднее/заднее	2400/4700	2200 (1760)/4570
Бампер передний	6000	6800 (5800)
Бампер задний	6700	6900 (6100)
Блок-фара	3500	2990 (2500)
Задний фонарь	1600	1300 (960)
Капот	8000	4500 (4180)
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салона	120/180/210/150	100/170/180/110
Амортизатор передний	970	1070 (890)
Амортизатор задний	1600	1780 (780)
Свечи зажигания (комплект)	400	320
Тормозной диск передний/барабан задний	1450/850	890/700
Тормозные колодки передние/задние	1200/850	900 (290)/700 (600)

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	500
Замена масла и фильтра двигателя	450
Замена свечей зажигания/с проводами высокого напряжения	180/360
Замена ремней ГРМ и генератора с ГУР	2200
Замена тормозных колодок передних/задних	1500/1000
Регулировка стояночного тормоза	250
Замена фильтра салона	350



Увы, с заменой салонного фильтра придется мучиться чаще обычного. Практика показывает, что его малой площади хватает не более чем на 10 тыс. км даже в условиях городской эксплуатации.



Чтобы снять колпак с правой фары для замены лампы, демонтируем трубу воздухозаборника (два самореза).



Добраться до лампы правого указателя поворота проще вывернутой левой рукой, стоя на уровне колеса.

элемент у них часто встает с перекосом, что со временем оборачивается обилием пыли в салоне.

Так же неудачно размещен датчик уровня топлива – его контактная часть торчит из бака в самом грязном месте, при этом наконечник провода «массы» никак не защищен. Если отгниет – есть смысл заменить наконечник «мама» на «круглый» и зажать его под один из винтов крепления датчика (у «кадетов» именно так и было сделано). Кстати, нижний можно использовать как сливную пробку для топлива, если, например, потребуется извлечь датчик целиком.

Замена перегоревших ламп трудностей не вызывает – требуется лишь ловкость рук. Единственное исключение – фары, где необходимо прежде отвернуть два самореза и снять воздуховод на панели щита радиатора.

ТОРМОЗНОЙ МОМЕНТ

Передние тормозные механизмы существуют в двух вариантах. Старая конструкция зачастую подклинивает (не полностью растормаживается) из-за попадания влаги под уплотнительные стальные стаканчики направляющих (вроде ступичных колпачков). При замене дисков не поскупитесь на новые стаканчики и ремкомплект направляющих. Если дело дошло до замены суппортов в сборе – берем деталь нового образца, благо посадочное место на кулаке одинаковое, а процедура замены колодок на них проще (нет штифтов). Но имейте в виду – сами колодки невзаимозаменяемы! Задние тормоза снабжены хитрым храповым механизмом регулировки зазора между колодками и барабаном, так что с непривычки придется помучиться. И почему иностранцы не любят схему с упорными кольцами внутри цилиндров? Зато подтянуть трос стояночного тормоза не сложнее, чем на «ладах». «Колдуна» – регулятора сил в задних тормозах нет. С точки зрения обслуживания – хорошо, ничего делать не надо. А вот эффективность замедления груженой машины хуже: дроссели на главном цилиндре уменьшают давление в заднем контуре из расчета на «порожняк».

В целом «Нексия» не показалась слишком трудоемкой ни в обслуживании, ни в ремонте, так что чинить ее самостоятельно – вполне реально. □

Редакция благодарит компанию «АВТОМИР» за помощь в организации съемки.

ОЦЕНКА РЕМОНТОПРИГОДНОСТИ «ДЭУ-НЕКСИЯ»*

Работа	Оценка
Замена масла в двигателе и масляного фильтра: кондиционер есть	●●●●
кондиционера нет	●●●●◐
Замена воздушного и топливного фильтра	●●●●
Замена свечей зажигания: 16-кл.	●●●◐
8-кл.	●●●●◐
Замена ремня ГРМ: ГУР есть	●●◐
ГУРа нет	●●●◐
Замена ремня генератора и компрессора кондиционера	●●●◐
Замена охлаждающей жидкости в двигателе	●●●●
Замена передних колодок и дисков: суппорт старого образца	●●●◐
суппорт нового образца	●●●●
Замена задних колодок	●●●
Регулировка ручного тормоза	●●●●
Регулировка свободного хода педали сцепления	●●●●
Замена салонного фильтра	●●●
Замена ламп: передних	●●●◐
задних	●●●●

Удобство обслуживания мы выводим по пятибалльной шкале в сравнении с «Ладой-112» (16-кл.), ремонтопригодность которой условно оценили на «четверку».

Текущий момент

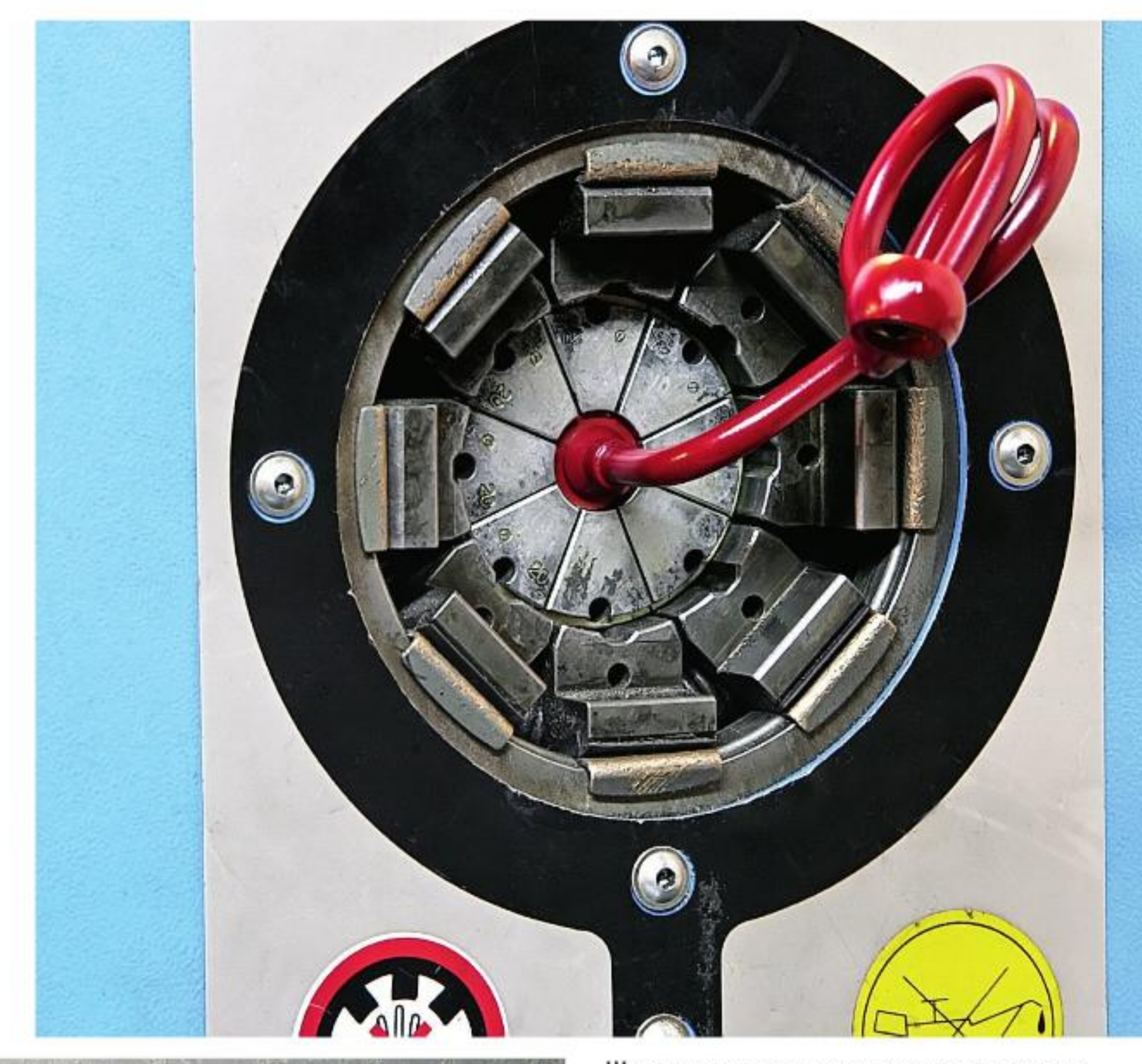
Управлять авто с неисправным, а то и полностью отказавшим гидроусилителем рулевого управления запрещено ПДД. Советы специалистов по обслуживанию и ремонту ГУР собрал Евгений Борисенков. Фото: Константин Якубов.

ГУР – вещь, безусловно, полезная: выигрываешь сразу и в силе, и в расстоянии (поскольку число оборотов руля у машин с усилителем, как правило, меньше). Да и хлопот практически никаких – всего-то изредка проверять чистоту и уровень масла. Но от любви до ненависти – один шаг, и некоторые умудряются его сделать.

ДОЛЯ ИСТИНЫ

О том, что система готовится огорчить владельца, можно догадаться по трем признакам – шумам, течи и повышенному усилию на руле (так называемый «неэффективный руль»).

Гудит, как правило, гидронасос – его недовольство может вызвать низкий уровень жидкости, воздух в системе, износ собственной рабочей пары или подшипника. Первые два дефекта легко выявить на глазок, остальные требуют углубленной диагностики. Стук издает рулевая рейка (с рулевыми механизмами джипов подобное почти не случается) – из-за износа втулок и зубчатого зацепления. Вычислить источник не так-то просто, ведь сопряженные детали тоже не прочь пошуметь. Поэтому, прежде чем грешить на саму рейку, убедитесь в отсутствии люфтов в рулевых наконечниках, шарнирах рулевых тяг, карданных и шлицевых соединениях рулевого вала и прочности посадки рулевого колеса. Тянуть можно все, куда доберетесь, но непрофессионалам трогать регулировочный болт (гайку) рейки мы не советуем – кроме «закусываний» по краям и ускоренного износа, вряд ли чего добьетесь.

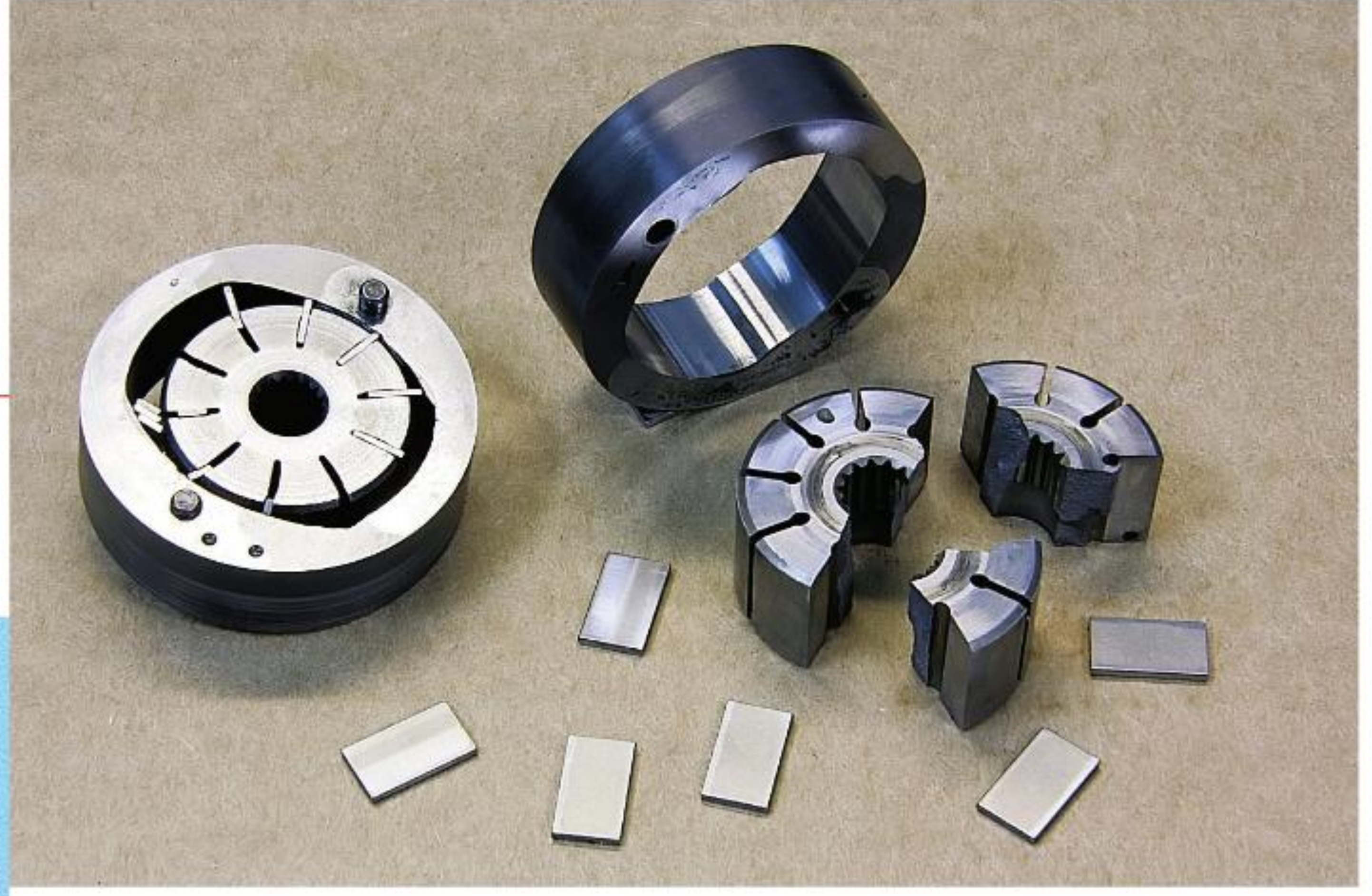


Шланг и его металлическое продолжение (красный «поросячий» хвостик, торчащий из вальцовочных кулачков) соединяют на специальном станке.



Стенд позволяет оценить качество ремонта до установки узла на автомобиль.

Выявить течь проще простого – по «сопливым» сальникам гидронасоса, пыльникам рейки и потению завальцовок шлангов (не говоря уже о прорехах из-за механических повреждений). Но резина здесь чаще всего ни при чем – это дело рук человеческих. Стоит, скажем, хорошенько газануть, держа руль в крайнем положении, как рабочая кромка уплотнения рейки тут же вывернется наизнанку! Да и за-



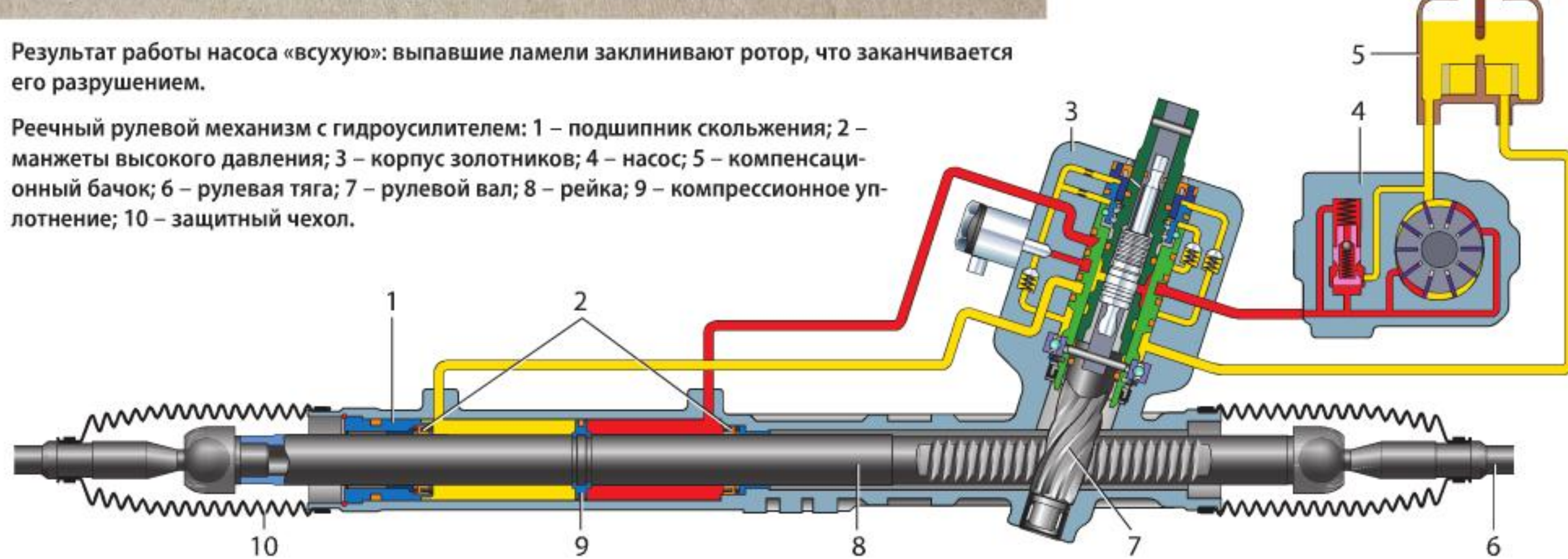
и оценить состояние насоса. Но это довольно хлопотно – чаще используют метод последовательного исключения (если не рейка, то насос – и наоборот).

ИЗ РУК В РУКИ

Очевидно, что самостоятельно стоит проверить только уровень жидкости, подтянуть упомянутый крепеж и договориться с мастерской о ремонте. Дело выгодное – омоложение узлов обойдется где-то в половину стоимости новых (для высокой ценовой категории – около 30%). Починить

Результат работы насоса «всухую»: выпавшие ламели заклинивают ротор, что заканчивается его разрушением.

Реечный рулевой механизм с гидроусилителем: 1 – подшипник скольжения; 2 – манжеты высокого давления; 3 – корпус золотников; 4 – насос; 5 – компенсационный бачок; 6 – рулевая тяга; 7 – рулевой вал; 8 – рейка; 9 – компрессионное уплотнение; 10 – защитный чехол.



Неквалифицированная регулировка механизма способна загубить и червяк, и рейку.



пах горелого масла из бачка гарантирован. Ситуация описана в любом руководстве по эксплуатации («не удерживать длительное время и не превышать при этом средних оборотов...»), но кто ж его нынче читает! Другой характерный способ освоили «сход-развальщики». Они, ленясь ослаблять хомут защитного чехла рейки, вращают рулевую тягу с ним заодно, свивая резину в жгут. При повороте руля резиновый колтун на свое место не попадает и рвется, оголяя полированный вал. А дальше все по известному сценарию – коррозия, заусенцы, течь сальника...

«Неэффективный руль» – вещь в себе и перечисленными выше признаками сопровождается не всегда. Тут чаще всего виноват насос – в 90% случаев на это указывает исчезновение дефекта при увеличении оборотов. Бывает, провинится и рейка, когда изношенное компрессионное уплотнение начинает перепускать жидкость. Для диагностики в нагнетающую магистраль можно врезать манометр могут почти все: у насоса, рейки, рулевого редуктора заменяют корпусные уплотнения, подшипники, втулки и, при необходимости, даже рабочие пары. Все, что еще можно спасти – притрут, отшлифуют и отполируют. А вот погнутую в аварии рейку править не станут – слишком уж важная для безопасности движения деталь.

Со шлангами, как правило, не церемонятся – все сомнительные заменяют новыми, собственного изготовления. Это удобнее, быстрее и дешевле, чем заказывать



Коррозия быстро превращает полированную поверхность рейки в «наждак».

В процессе ремонта специалист обязательно заменит все корпусные уплотнения механизмов.



фирменные. Главное, чтобы тип (по расчетному давлению, виду оплетки и т.д.) соответствовал назначению, иначе схлопываний, разрывов и высокочастотных вибраций (гула) при работе не избежать! Разумеется, отремонтированные узлы целесообразно проверить до установки на автомобиль – в мастерской для этого должны быть стенды. Заплатив деньги, клиент вправе рассчитывать на гарантию. Профессионалы обычно не мелочатся, обещая принять рекламацию в срок от 6 месяцев до года.

САМ СЕБЕ ГОЛОВА

Продлить срок безотказной работы системы довольно просто – стоит лишь выполнять предписания изготовителя и не проявлять самодеятельности. Вкратце это выглядит так.

Можно (и нужно!):

– в мороз после пуска прогреть жидкость, слегка покачав руль;

– своевременно заменять рабочую жидкость (по цвету и запаху) – грязное масло ускоряет износ;

– снижать скорость перед препятствием – ударные нагрузки губительны для опорных втулок и подшипников механизма;

– периодически осматривать систему – запущенную болезнь вылечить сложнее!

Нельзя:

– эксплуатировать пустую систему – рабочая жидкость одновременно является смазкой;

– газовать при полностью вывернутых колесах – уплотнения могут не выдержать давления;

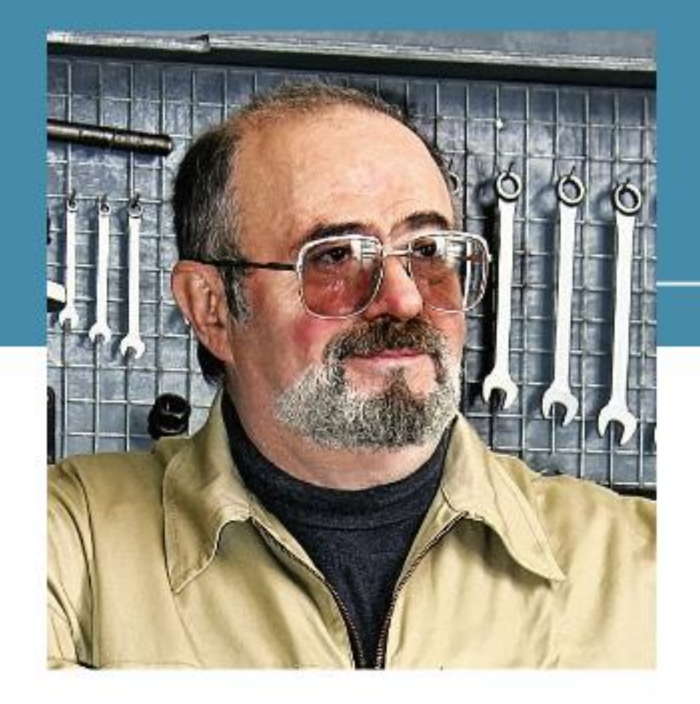
– подтягивать рейку без предварительной диагностики – стук в зацеплении (особенно при выключенном двигателе!) может быть особенностью конструкции;

– устанавливать колеса и шины, не соответствующие штатным, – повышенные нагрузки чреваты ускоренным износом насоса и рулевого механизма;

– использовать всякую подозрительную жидкость – только оригинал!

И, конечно, не тяните с ремонтом – заменять усилитель (рабочее давление в котором достигает 120 бар) собственной мускулатурой тяжело и, главное, небезопасно. □

Редакция благодарит компанию «ГИДРОМАСТЕР» за помощь в подготовке материала.



«Разводной» инструмент

К «подставам» на дорогах сегодня добавились более изощренные методы «ошкуривания» автовладельцев. В механизме мошенничества разбирался Анатолий Вайсман.

Умение лечиться – настоящий дар. Не зная профессиональных тайн, можно в один миг стать банкротом, заодно приобретя новую хворь. То же и с машиной: или берите в руки гаечный ключ, или учитесь высокому искусству общения с сервисом! Опасно вверять машину первому встречному. Советский сервис был «ненавязчивым», зато сегодня все наоборот. Посему учите и матчасть! С понимающим дело человеком настоящему профессионалу общаться проще. А нечестному «дяде» с грамотным клиентом – сложней. Дядя лучше заменит даме лампочку, содрав деньги еще и за ремонт подвески с регулировкой яркости свечения, смену масла в заднем бампере, промывку транзисторов инжектора и снятие порчи с форсунок. Но пока клиента просто дурят, напрямую не портя машину, – это еще полбеды. Все чаще жалуются на такое, что смердит уголовщиной!

Купив у друга неплохую «шестерку» (пробег всего 30 тыс. км), новый владелец решил поставить охранную сигнализацию. Знаменитый техцентр рядом, да и выбор там, по слухам, приличный. Приехал. И увидел обширный восточный базар с настоящими зазывалами: «Эй, слюшай! Что нада? Сход-развал? Клапана? Промивка инжектор? Сигнализаций?»

Вскоре машина уже стояла в цехе, закипела работа. Но всякой работе, как известно, мешает обед. Мастера заторопились в столовую. Заказчику посоветовали тоже покушать, погулять – работы, мол, еще много. И он послушался. Часам к четырем сигнализация на «шестерке» уже работала. Хозяин все оплатил, сел за руль, тронулся. И тут услышал: «Эй, у тебя белий дым! Тасоль прокладка пробиль – виключи мотор! Испортится! Давай, хазаин, головка снимат!»

Вновь деловитая суета. Впрочем, ее нарушил ужин. Мастера пошли в столовую, хозяин – гулять. Когда вернулся, головку уже сняли. Его встретили радостно: «Хазаин, мотор нада растачиват. Тасоль попал – цилиндри задрало! Видишь царапины?»

Когда валидол рассосался и хозяин пришел в себя, с ним начали тихий торг. Сделаем, мол, всего за 20 тысяч! Ладно, со скидкой – за 16 тысяч. Не согласен? Ну а за 14 ? Вот эта суета, бегающие глазки «мастеров», лакейское подобострастие на лицах пробудили у владельца первую трезвую мысль: что-то здесь не так! От ремонта он отказался. Домой машину увез эвакуатор. Снятые с мотора узлы, детали в багажнике, но прокладка ГБЦ, якобы во всем виноватая, мистически растворилась в воздухе. Никакого заказ-наряда на выполненные работы, а тем более совета, что делать с мотором, автомобилисту не дали. Догадываетесь, почему?



Неровная царапина в первом цилиндре. След удара «инструмента» в поршень показан стрелкой.



Царапина в четвертом цилиндре. Привнесена рукой слесаря-жулика.



Возле начала царапины даже отшел[illegible]

Вежливо проводили: иди, мол, отсюда… Он настаивать не стал. А вы бы стали?

К нам машина попала все так же, на эвакуаторе. Понятно, начали с осмотра. Да, в цилиндрах сероватая эмульсия – смесь тосола с маслом. Проверили плоскости стыка блока и головки – идеальные! Четкий след прокладки – той, что исчезла. Нет и намека на протечки, их было бы видно. Клиент сказал, что ни малейшей **потери тосола у него не случалось**.

Слили масло – верней, жижу, что была в картере. Больше 5 литров! Стало понятно: опытные жулики влили тосол прямо в масло – пусть будет «белий дым»! Ну а откуда эти глубокие, неровные царапины в цилиндрах? И почему они берут начало **выше того места, куда доходит верхнее поршневое кольцо?** Все просто: человека пытались «развести» – и были близки к цели. Более доверчивый клиент заплатил, да еще и благодарил бы негодяев.

Выдержка из официального экспертного заключения: «На поверхности 1-го и 4-го цилиндров... вертикальные царапины глубиной примерно 0,15 мм, идущие от 1/3 высоты огневого пояса до поршней. Поверхность царапин свежая, без следов нагара, с заусенцами по краям и в конце. Царапины находятся точно напротив забоин на днищах поршней... Царапины искусственного происхождения, нанесены острым твердым предметом уже после демонтажа головки блока».

Прокомментирую. Естественные следы работы колец – едва заметные царапины, параллельные оси цилиндра. Кривыми, неровными не бывают. Нарабатываются очень долго, без каких-либо заусенцев. А если бы в цилиндр попал посторонний предмет, остались бы множественные забоины на днище поршня и в камере сгорания. У нас лишь одна забоина. На поршне. Напротив нее глубокая царапина. В камере забоин нет. Царапины даже от сломанного кольца не могут начинаться в зоне огневого пояса, они находятся ниже, да и разборка показала, что все кольца подвижны и целы. Итак, необычные царапины – это работа вредителя, **умышленно** портившего блок цилиндров. «Разводным» инструментом скорей всего была отвертка. Сделано грубо, неумело! Наверху вокруг царапины даже нагар отшелушился, внизу – след удара инструмента в поршень. Тут примитивный расчет на неопытность автолюбителя. Кстати, при дорожных «подставах» злодеи тоже пользуются таким аргументом, как царапины. Одно касание шкуркой – и лак поврежден. Платит, конечно, «виновник ДТП».

Ну а нам что делать? Владельцу «шестерки» рекомендовали писать заявление сразу в прокуратуру, ведь местная милиция нередко «прикормлена». И тут же предупредили о том, что если уголовное дело и возбудят, то с весьма туманными перспективами. Уже хотя бы потому, что гастарбайтеры зачастую нигде не оформлены. Чуть что – концов не сыщешь. На милицейском жаргоне – «висяк». А двигатель на годы может превратиться в вещдок, то бишь в недвижимость. Покупай другой. Взвесив это, владелец решил сам платить за ремонт. Пришлось расточить цилиндры до ремонтного размера 79,4 мм, поставить другие поршни, кольца, колпачки и т.д.

Подобный опыт одних направляет к воротам дилерского центра, других – в магазин инструмента и автомобильной литературы, третьих – к проверенному «доктору». Главное – вовремя сделать верный выбор. □

Ключ на старт!

Любой замок хорош, пока не отказал. Это верно и для замков зажигания. О некоторых их секретах рассказывает Геннадий Непряжин.

Основная функция замка (выключателя) зажигания ясна из его названия. Но при включенном зажигании питается еще целый ряд систем автомобиля. Изучите схемы положений ключа – и вы узнаете, например, что только при включенном зажигании подается питание на обмотку возбуждения генератора, контрольные приборы, указатели поворота, стеклоочистители и т.п. Выключенное зажигание часто обесточивает и прикуриватель, огорчая не только курильщиков, но и владельцев различных устройств, питаемых от гнезда прикуривателя, – шинного компрессора, антирадара, гайковерта и т.п. Если не знать этих азов, то даже в мелочах придется полагаться на сервис. А это почти всегда дорого, но не всегда эффективно.

Вторая, не менее важная функция замков зажигания – включать стартер. Кроме того, они часто управляют питанием фар и других осветительных приборов. Но не все. На некоторых автомобилях лампы освещения и другие потребители могут включаться кнопками и клавишами, независимо от замка.

Механическая часть устройства – это более или менее обычный замок. Один проще, другой более замысловатый. Особо хитрые можно найти на иномарках. На современный замок часто возлагают еще одну задачу – блокировать поворот руля при постановке машины на стоянку. Ключ даже самого немудреного «жигулевского» замка терять не следует – если запасного нет, то скручивание проводков, как в американском боевике, не спасет: не разломав замок или гнездо под него, запертый руль не разблокируешь. Слухи о том, как «легко» запорный ригель ломается от поворота руля, запущены богатырями. Скромные злодеи-профессионалы сворачивают личинку замка воровским приспособлением – и мышц не надрывают.

В современных замках обычно есть еще одна опция – они не допускают включения стартера при уже работающем двигателе. Обратная сторона медали: после неудачной попытки пуска нужно вернуть ключ в исходное положение (OFF) и затем уже повторить попытку. Функция заложена либо в механику замка, либо в контактную часть (на иномарках – как правило).

Как и сам автомобиль, конструкции замков развивались постепенно, от самых первых, примитивных устройств до серьезных, защищающих машину не только от ребятишек.

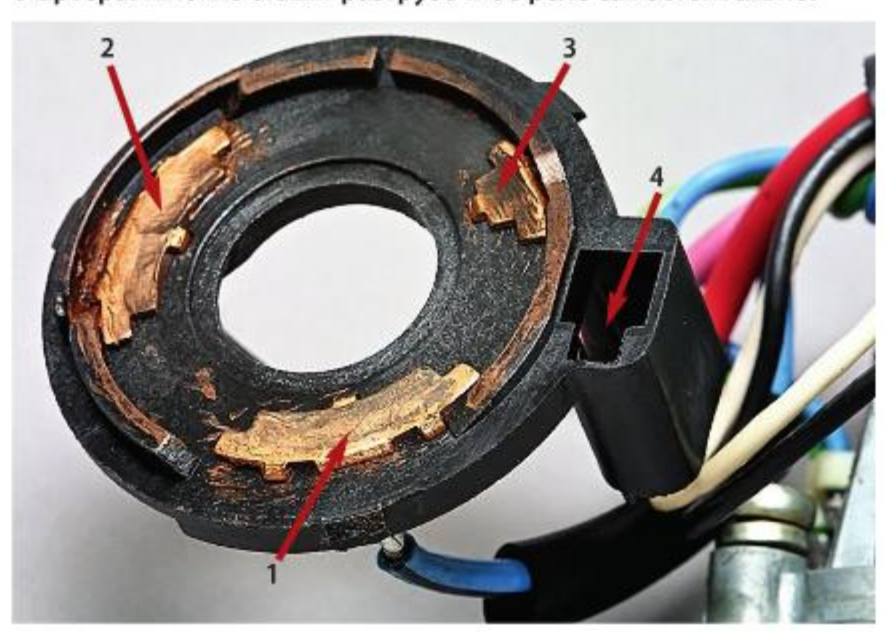
Довольно хорошо прогресс прослеживается по отечественным конструкциям – их можно условно разделить на четыре группы, которые здесь представлены.

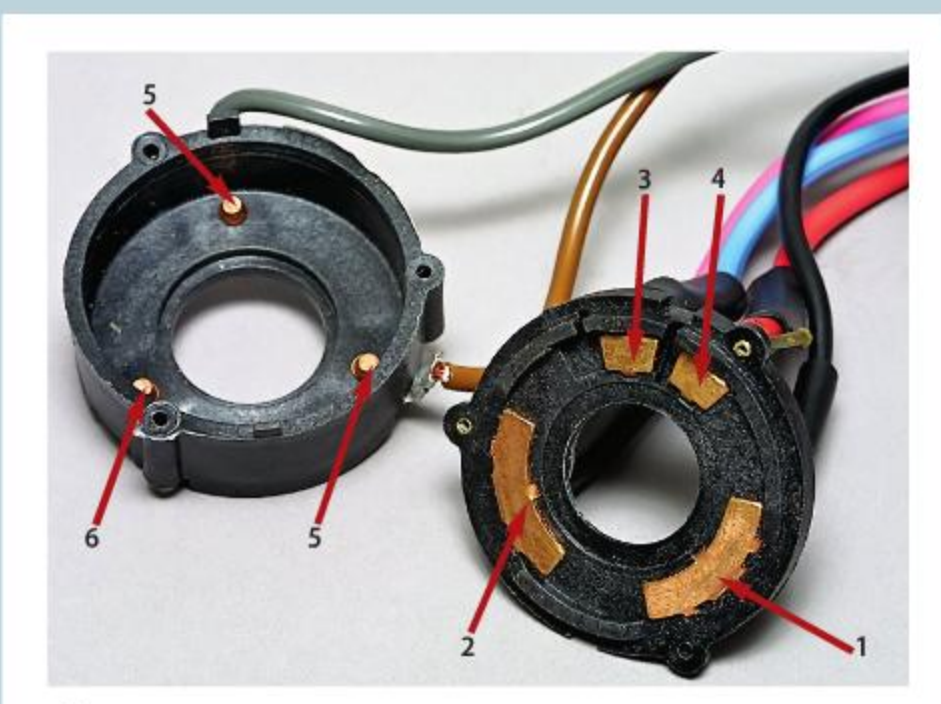
К первой группе отнесем замки уже «исторических» легковых автомобилей: «Москвич-401…408», ЗАЗ-965, 966, «Победа», «Волга» ГАЗ-21 – и ряда грузовиков. Замки простенькие – отмычку подобрать легко. Включают зажигание, поворотники и стартер. Защиты от ошибочного включения стартера нет. Это минус. Зато контакты весьма надежные, скользящие – они отлично самоочищаются.

Вторая группа – замки «жигулей» ВАЗ-2101…2107. На них появился механический блокиратор руля, актуальный и по сей день. Но защиты от ошибочного включения стартера нет. Позднее эти замки обосновались на ЗАЗ-968, «Москвиче-2140», «Волге» ГАЗ-24. Механическая часть нареканий не вызывала, а вот с включением мощных потребителей случались проблемы. Были у замков разные варианты электрической части, но без разгрузочного реле в цепи стартера контакты замка, как правило, обгорали. Случалось это и с контактами питания фар.

Третья группа замков – на «восьмом» и «десятом» семействах ВАЗа. Их снабдили защитой от ошибочного включения стартера, а ключ стал двусторонним – правильно вставить

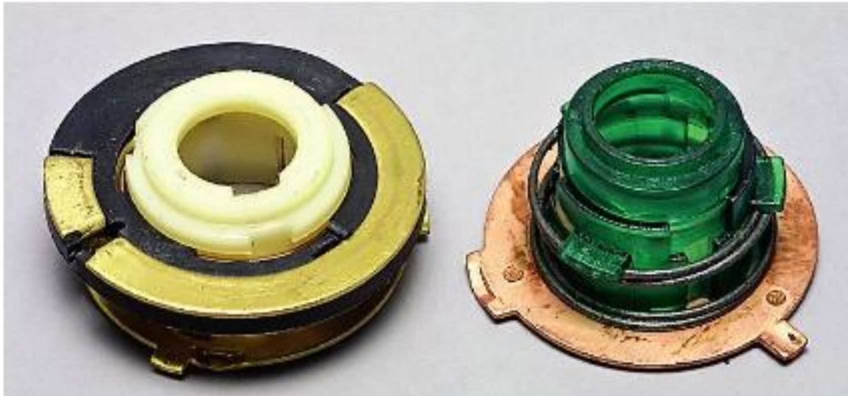
Контактная группа «десятки»: 1 – постоянный плюс АКБ; 2 – зажигание; 3 – включение стартера; 4 – узел лампы подсветки. На деталях много работавшего замка видны продукты износа, стартерный контакт основательно обгорел. Причина – отсутствие разгрузочного реле. Известно немало случаев такого нагрева деталей замка, от которого оплавлялась пластмасса корпуса – и стартер самопроизвольно включался при работающем двигателе. Последствия плачевны – разрушение привода и самого стартера. Многие ставят разгрузочное реле самостоятельно.





«Корпусные» детали с неподвижными контактами «восьмого» замка: 1 – постоянный плюс АКБ; 2 – зажигание; 3 – головной свет фар; 4 – стартер; 5 – габаритный свет; 6 – не используется. Последний нужен для того, чтобы исключить перекос контактной пластины ротора замка. Головной свет, если включен на стоянке, при работе стартера гаснет, после пуска мотора включается. Питание габаритных огней при включении стартера сохраняется. Минус конструкции – отсутствие подсветки личинки замка.





Роторы замков зажигания (вверху вид со стороны контактов зажигания и стартера). Слева – вариант 2108, справа – 2110. Ротор «восьмерки» с двумя контактными сторонами, пластины подпружинены. Одна управляет включением зажигания, стартера и головного света, другая – габаритных огней. При включении зажигания и стартера пластины скользят по неподвижным контактам замка, прижатые усилием пружины. Корпуса соединены заклепками (умельцы заменяют их винтами). Ротор 2110 имеет лишь одну контактную пластину, поджатую пружиной. Светофильтр подсветки зеленый.

его в личинку даже в темноте не проблема. Контакты скользящие, самоочищающиеся. В схему включения стартера на «восьмом» семействе ввели разгрузочное реле, а сам замок управляет не только включением стартера и зажигания, но также головного света фар и габаритных огней. На «десятке» замок получил подсвеченную личинку, зато сам стал проще. Включает только зажигание и стартер – причем последний без разгрузочного реле! Эта «экономия» многим автовладельцам влетала в копеечку: самопроизвольное включение стартера при работающем двигателе стало притчей во языцех!

Четвертая группа – замки зажигания «Калины», «Шевроле-Нивы». Механическая часть у них практически та же, что у третьей группы. А вот электрика – более передовая. В замок встроен приемник иммобилайзера, а в ключе прячется чип. Иммобилайзер даст разрешение на пуск двигателя только после того, как прочтет код чипа. Конечно, все это касается и ключа-дубликата.

Наименее защищен антикварный автомобиль с простым замком. Угонщики-профессионалы – люди высокой квалификации, знающие слабые места любой машины. На простеньком «жигуленке» немало таких мест – взломав личинку замка, завести его мотор куда проще, чем возиться с проводами! Так что охранные системы нет-нет да оказываются полезны. «Самодельщики» иной раз обходятся без покупки фирменных систем (особенно для недорогого автомобиля) – парочка собственных, нестандартных секреток («заморочек») может оказаться полезней.

«Шеви-Нива» и «Калина» защищены серьезно. Рядовому вору довольно трудно победить заводской иммобилайзер – например, «Калины». Побольше надежности этой системе, цены бы ей не было! □

В одно касание

Владимир Арбузов

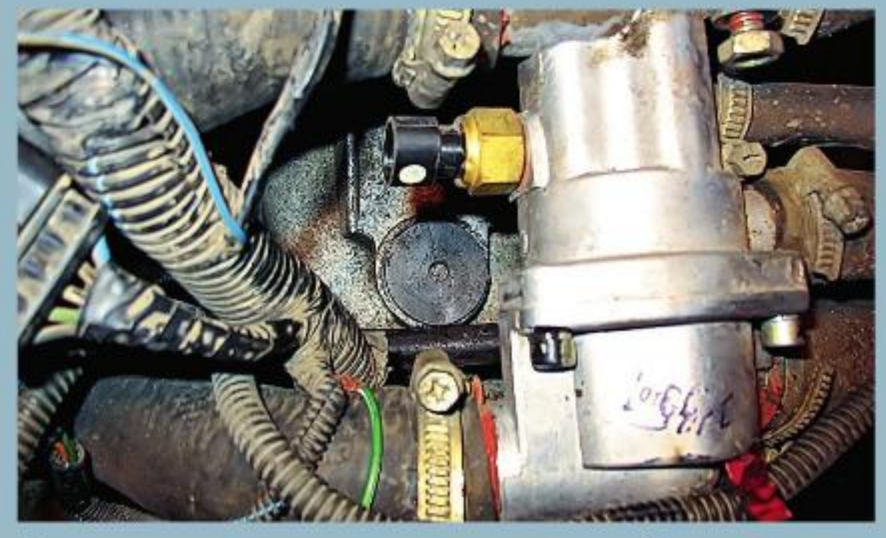
Когда долго ездишь на отечественных машинах, привыкаешь к их своеобразному комфорту и кажется, что в общем-то с ними жить можно. Но стоит пересесть на хорошую иномарку – понимаешь, что есть на свете вещи слаще морковки.

Педаль сцепления «десятки» особенно тугой не назовешь. Даже когда со временем закисает вал вилки и густеет смазка на муфте выжимного подшипника, продавить педаль все-таки можно. Только зачем, если проще сделать выжим легким, в одно касание? Тем более что и делать особенно ничего не придется.

В пластмассовой втулке, куда входит вал вилки, нужно просверлить отверстие диаметром примерно 6 мм. Точнее, сначала подобрать подходящую пробку, а потом по ее размеру и делать отверстие.

Все, дело сделано! В образовавшееся отверстие в течение нескольких дней заливаем по 5–10 капель моторного масла и закрываем его пробкой. Просачиваясь в зазор между втулкой и валом вилки, масло стекает по валу и смазывает нижнюю опору.

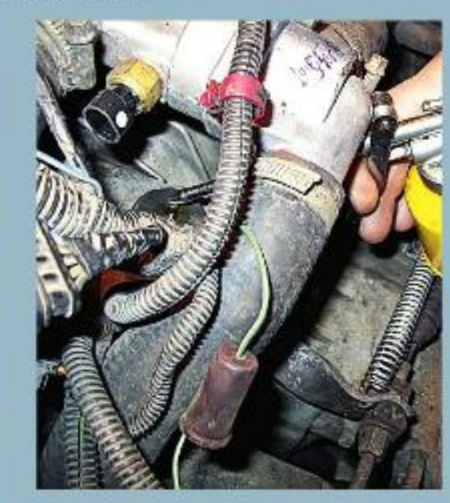
И еще: если автомобиль старый, то в приводе сцепления уже есть износ, перекосы и, как следствие, затрудненное перемещение муфты. Затевать серьезный ремонт со снятием КП ради такой мелочи вряд ли целесообразно. Для компенсации потерь в приводе мы установили на рычаг вилки пружину усилием 1 кгс. Здесь важно не перестараться: излишне жесткая пружина только навредит – будет мешать полному включению.



Прежде чем сверлить во втулке отверстие, подберите подходящую пробочку, чтобы потом его закупорить.



Стекая по валу, масло смазывает верхнюю опору, а затем попадает и на нижнюю.



Несколько капель масла – и легкость выжима восстановлена.

Сантехмонтаж

Владимир Арбузов

Кран отопителя с электроприводом – не самый надежный узел «Волги». Скорее, как мы убедились, самый ненадежный. На нашей, с «Крайслером», он перестал работать вскоре после покупки автомобиля. Благо, до холодов еще было время. (Впрочем, благо или нет – зависит от того положения, в котором замер кран. У нас – на «холодно».)

Включаем зажигание, переводим регулятор температуры на максимум. Неисправный привод едва щелкает – исправный издает короткое «вжик». Убедившись, что управляющее напряжение к электромотору крана поступает, а он «молчит», будем восстанавливать отопление.

Сливаем немного (около литра) охлаждающей жидкости, снимаем кран и разбираем его. Под крышкой находится подпружиненная заслонка, управляемая электромотором, – ее видно через отверстие патрубка. Еще раз проверяем работу электромотора, используя тот же прием с поворотом ручки регулятора температуры.

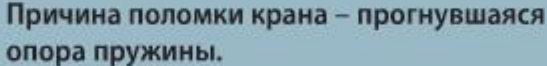
Обычно электромотор исправен, а вот подпружиненная заслонка слетает с подвижной опоры и заклинивает привод. Виновата как раз эта опора. Она прогибается, и заслонка сходит со своего места.



Ремонт заключается в изготовлении новой опоры. Материал – нержавеющая сталь, латунь или оцинкованная сталь, дополнительно облуженная. Фиксатор пружины – припаянная к опоре гайка М5.

Для большей надежности пружину на заслонке можно закрепить. Для этого в направляющей бобышке сверлим или прожигаем тонкое отверстие и фиксируем нижний виток пружины медной проволокой.





Причина поломки крана – прогнувшаяся опора пружины.



Для большей надежности пружину на заслонке можно закрепить медной проволокой.





Было (вверху), стало (внизу).



На ВАЗе:

НИКОЛАЙ АЛЕЕВ бюро доводки автомобилей повышенной проходимости

РАФАЭЛЬ КАБИРОВ отдел специальных испытаний

СЕРГЕЙ МЕДИНЕЦ ведущий испытатель «Калины»

ПАВЕЛ ЕРЕМИН отдел испытаний электрооборудования

НИКОЛАЙ ПОБЕРЕЖНЫЙ лаборатория испытаний светотехники

■ Какие датчики и контроллер стоят на инжекторной «семерке»? И какой электробензонасос?

На автомобиле ВАЗ-2107 могут быть контроллеры «Январь-7.2» или «Бош» М7.9.7. Все компоненты системы впрыска должны соответствовать этим контроллерам. Бензонасос на «семерке» тот же, что и на автомобилях «восьмого»–«десятого» семейств ВАЗ.

■ Недавно появился новый контроллер «Бош» М7.9.7+ . Чем он отличается от прежнего «Бош» М7.9.7?

По потребительским качествам никаких отличий нет. А вот технически контроллеры несколько различаются – процессорами и программным обеспечением.

■ Предполагает ли ВАЗ выпускать «Калину» в штатном исполнении с противотуманными фарами? Возможен ли ее вариант с ксеноновым светом и предусмотренными для него корректором и омывателями фар?

Противотуманными фарами будет оснащаться автомобиль комплектации «люкс», который АВТОВАЗ планирует выпускать с четвертого квартала 2007 г. Применение ксенонового света на «Калине» не предусмотрено, как и омывателя фар. А корректор (не автоматический) угла наклона фар – сегодня в штатной комплектации.

■ У меня ВАЗ-21214 2003 года выпуска. Как определить сроки техобслуживания, если в сервисной книжке, полученной вместе с автомобилем, указаны не те интервалы, что в прикрепленном к ее последней странице «оригинале программы техобслуживания»? Например, для замены топливного фильтра.

Главным документом является руководство по эксплуатации автомобиля. В нем, в частности, отражены некоторые различия в периодичности техобслуживания карбюраторного и впрыскового двигателей. Это касается топливного фильтра, который нужно заменять после пробега 20 тыс. км у карбюраторной машины и 30 тыс. км – у впрысковой. Сроки выполнения остальных работ для обоих вариантов одинаковы.

ПЕРИОДИЧНОСТЬ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

Операция	Первые 2–3 тыс. км	Каждые 10 тыс. км	Каждые 20 тыс. км	Каждые 30 тыс. км
Регулировка клапанных зазоров	+	+		
Регулировка углов установки передних колес	+		+	
Замена моторного масла и масляного фильтра	+	+		
Замена элемента воздушного фильтра			+	
Замена свечей зажигания			+	
Замена топливного фильтра карбюраторного двигателя			+	
Замена топливного фильтра впрыскового двигателя				+

Читайте внимательней руководство по эксплуатации!

■ На ВАЗ-2110 с новым щитком приборов после первого пуска двигателя на левом дисплее высвечивается температура воздуха, а время он отображает лишь после нажатия на кнопку. Почему не наоборот?

В комбинации приборов вашего автомобиля в случае пуска холодного двигателя при температуре +3°С и ниже высвечивается температура. Если она находится в диапазоне от +3° до -10°С, то цифры несколько секунд мигают, чтобы привлечь ваше внимание и напомнить о возможности гололедицы на дороге. Чтобы узнать время, нажмите на кнопку.

При пуске холодного двигателя, когда температура +4°С и выше, на дисплее высвечиваются показания часов. Нажав на кнопку, можно узнать температуру.

Аналогичным образом работают комбинации приборов большинства современных иномарок. На некоторых при угрозе гололедицы не только мигает показатель температуры, но и отображается соответствующий символ – снежинка.



НА ГАЗе:

АЛЕКСАНДР БУЛАВКИН КО электрооборудования

АЛЕКСЕЙ ЛИПМАН расчетно-аналитический отдел

ИГОРЬ ЖУСТЕВ КО легковых автомобилей

■ Бачок омывателя «Волги» тяжелый – болтается на креплении, протирается насквозь, начинает протекать. Это происходит у многих. Что делать с креплением или бачком?

На «Волге» ГАЗ-31105 устанавливаются электроомыватели с емкостью бачка 4 литра и толщиной его стенок не менее 2 мм. При правильной установке бачок жестко фиксируется на кронштейне. Данная конструкция прошла испытания временем.

■ Поговаривают, будто скоро вместо «Волги» завод будет выпускать автомобили «Крайслер». Так ли это? И почем они будут?

ОАО «ГАЗ» не планирует снимать с производства «Волгу» до тех пор, пока она востребована покупателями. Но параллельно с «Волгой» планирует выпускать автомобиль «Крайслер-Себринг» (по лицензии фирмы «Крайслер»), адаптированный к российским условиям. Вопрос о цене будет решаться только перед началом производства.

■ На «Волге» с мотором «Крайслер» ЭБУ расположили неудачно! Если открыть капот в дождь, вода станет попадать прямо на электронику. Что предложите делать владельцам?

Блок управления двигателем Chrysler 2,4L-DOHC на автомобилях «Волга» размещен с учетом рекомендаций фирмы «Крайслер». Длина проводов между блоком управления двигателем и АКБ выбрана минимальной с целью снижения электромагнитных помех. Блок управления герметичен и имеет герметичные электрические разъемы, исключающие попадание атмосферных осадков в контактную часть разъемов.

■ Привод сцепления «Волги» очень тугой, пластиковые втулки рассыпаются. Предполагается ли в нем что-нибудь улучшить?

Конструкция педального узла в приводе сцепления «Волги» работоспособна, ее надежность подтверждена многолетним опытом эксплуатации. Заводу неизвестны случаи разрушения пластиковых втулок в приводах тормоза и сцепления. Для изменения их конструкции нет оснований.

ЛЮБОВЬ К АВТО НЕ ТРЕБУЕТ ЖЕРТВ



Известно, что для любого автовладельца его авто – предмет особых отношений и особых чувств. И как понятны его переживания, когда любимую машину настигает такая автомобильная «хворь», как нагар цилиндро-поршневой группы, приводящая ко многим проблемам в работе двигателя, в том числе и потере мощности.

Компания Fine Metal Powders (FMP)«технология РиМЕТ», являющаяся лидером на российском рынке в области разработки и производства противоизносных препаратов (реметаллизантов), разработала принципиально новый продукт — РАСКОКСОВАТЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ РиМЕТ — средство для быстрой очистки цилиндро-поршневой группы всех типов бензиновых и дизельных двигателей легковых и грузовых автомобилей.



Эффект от применения препарата РАСКОКСОВАТЕЛЬ ДВИГАТЕЛЯ РиМЕТ

1. *Очищает кольца и детали камеры сгорания;*
2. *Уменьшает склонность двигателя к детонации и калильному зажиганию;*
3. *Оптимизирует температурный режим поршневой группы;*
4. *Подготавливает поверхности трения для лучшей работы антифрикционных, противоизносных и восстанавливающих препаратов;*
5. *Восстанавливает и выравнивает компрессию в цилиндрах двигателя;*
6. *Снижает расход топлива и масла;*
7. *Повышает надежность и ресурс двигателя.*

Уникальность состава препарата заключается в том, что он содержит алифатические углеводороды, имеющие более высокий уровень растворяющей способности, чем другие соединения, входящие в состав аналогичных препаратов, представленных на рынке.

Результаты сравнения препаратов

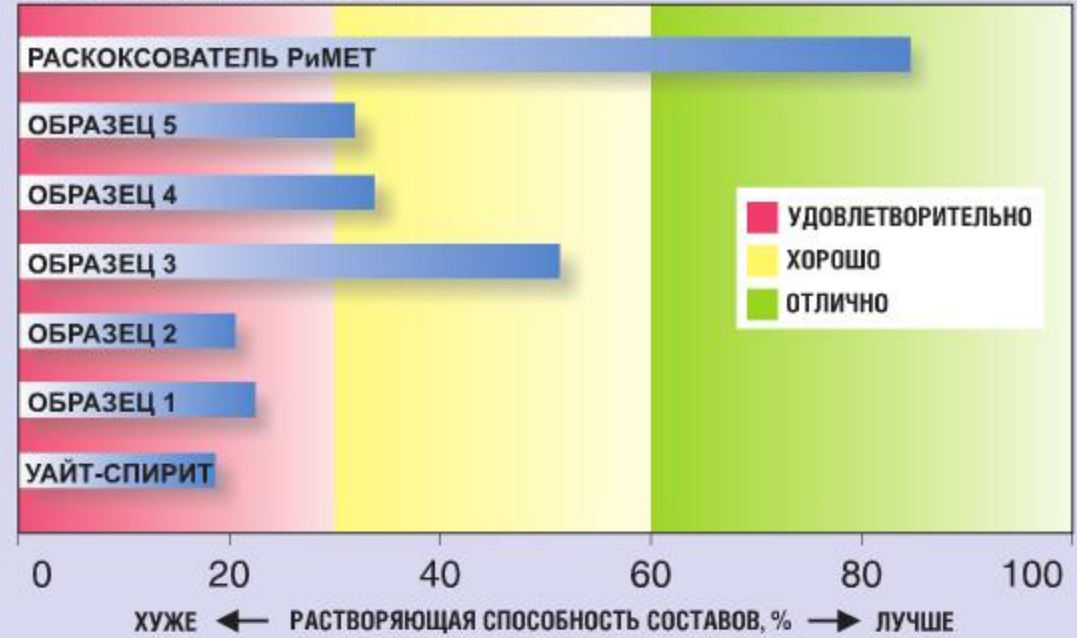


Таблица результатов испытаний РАСКОКСОВАТЕЛЯ РиМЕТ

№ цилиндра	I	II	III	IV
Компрессия до обработки	9,5	10,0	11,0	9,8
Компрессия после обработки	11,0	11,2	11,5	11,0

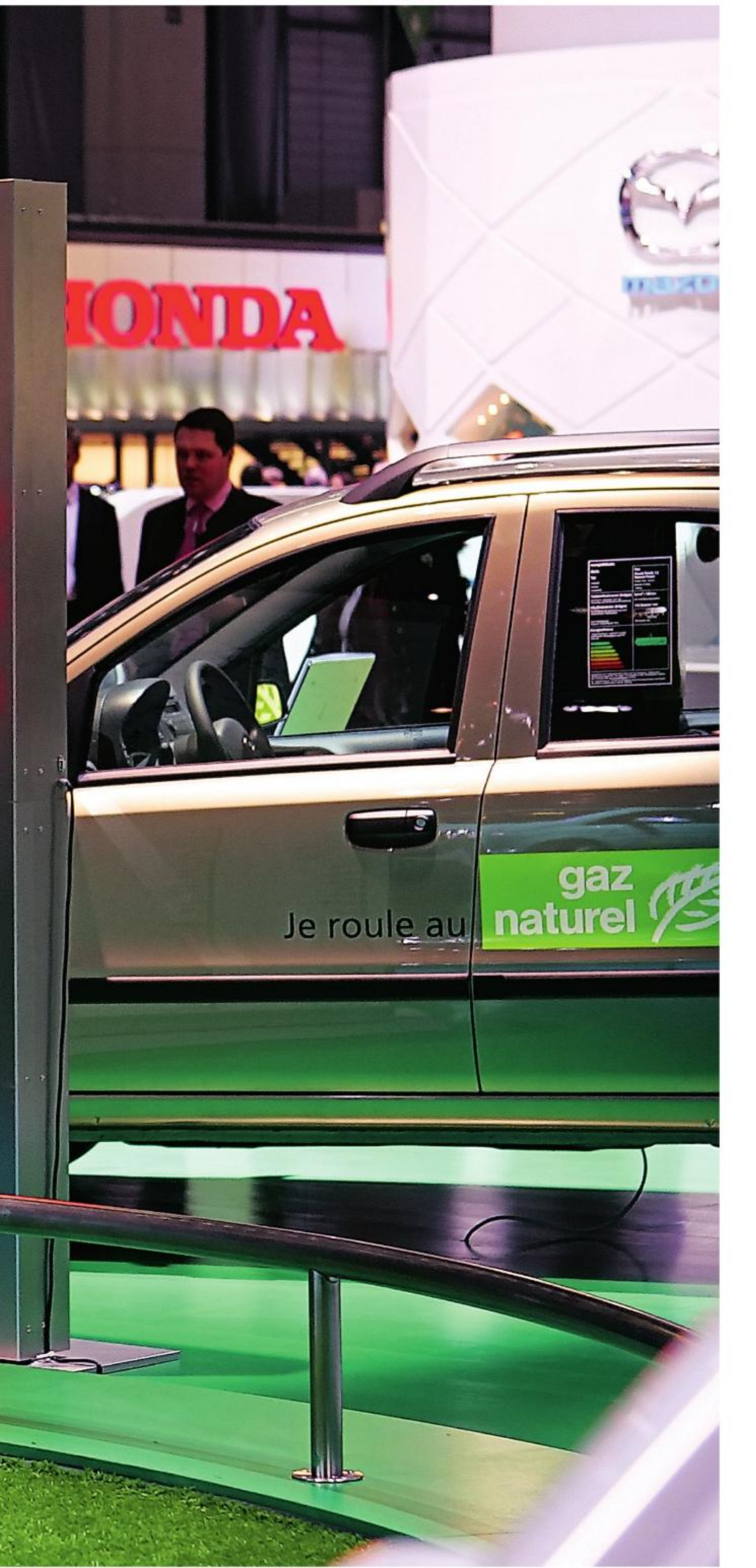
В таблице приведены замеры компрессии по цилиндрам двигателя автомобиля ВАЗ-2106 до и после применения РАСКОКСОВАТЕЛЯ РиМЕТ. Как видим, использование препарата приводит к выравниванию компрессии по цилиндрам и её повышению в среднем на 1,1 атм.

Компания **Fine Metal Powders рада сообщить о значительном расширении ассортимента:** *большая серия очистителей, автошампуни разных консистенций в эксклюзивных упаковках, а также пополнение серии «Рукомой».*

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЕ КОМПАНИИ
(343) 267-94-28; (495) 955-12-64

8-800-333-777-8 **WWW.RIMET.RU**
бесплатные звонки по всей России


44
erdgas
tanken
bleifrei 95
157.0
diesel
171.0
erdgas
109.0
Ab wann sparen Sie mit
erdgas ?



Эко за эко

Сегодня автомобильным миром правят два «эко»: экология и экономия. Инженеры и маркетологи ломают головы в поисках компромиссов между выгодными продуктами и заботой об экологии, предлагая самые разные варианты решения по сути одной проблемы – снижения расхода топлива. Премудрости экономии постигал на стендах Женевского автосалона Михаил Гзовский. Фото: Георгий Садков.

«Мы должны снизить нашу зависимость от зарубежной нефти и повысить использование альтернативных источников энергии… Мы должны инвестировать в изыскания в области топливных элементов, гибридов и электромобилей, таких топлив, как этанол и биодизель… » – цитаты из недавнего выступления президента США не оставляют сомнений в серьезности намерений. В конце речи Буш сообщил: до 2017 года легковые автомобили должны стать экономичнее на 33% и расходовать на сотню в среднем 7,1 л бензина. Европа, в свою очередь, борется за снижение двуокиси углерода в выхлопе. К 2008 году производители обещают выпускать двигатели, выбрасывающие в атмосферу не более 140 г CO_2 на километр, а законодатели обсуждают введение нормы 130 г/км к 2012 году. Как это выполнить?

Крупные концерны могут поэкспериментировать с размахом. «Дженерал моторс», БМВ, «Даймлер-Крайслер», «Хонда» развивают одновременно несколько направлений, предпочитая не делать крупных ставок на одну цифру. Одна из самых захватывающих перспектив – бесспорно, топливные элементы, но ждать быстрых результатов от них не приходится. Прото-

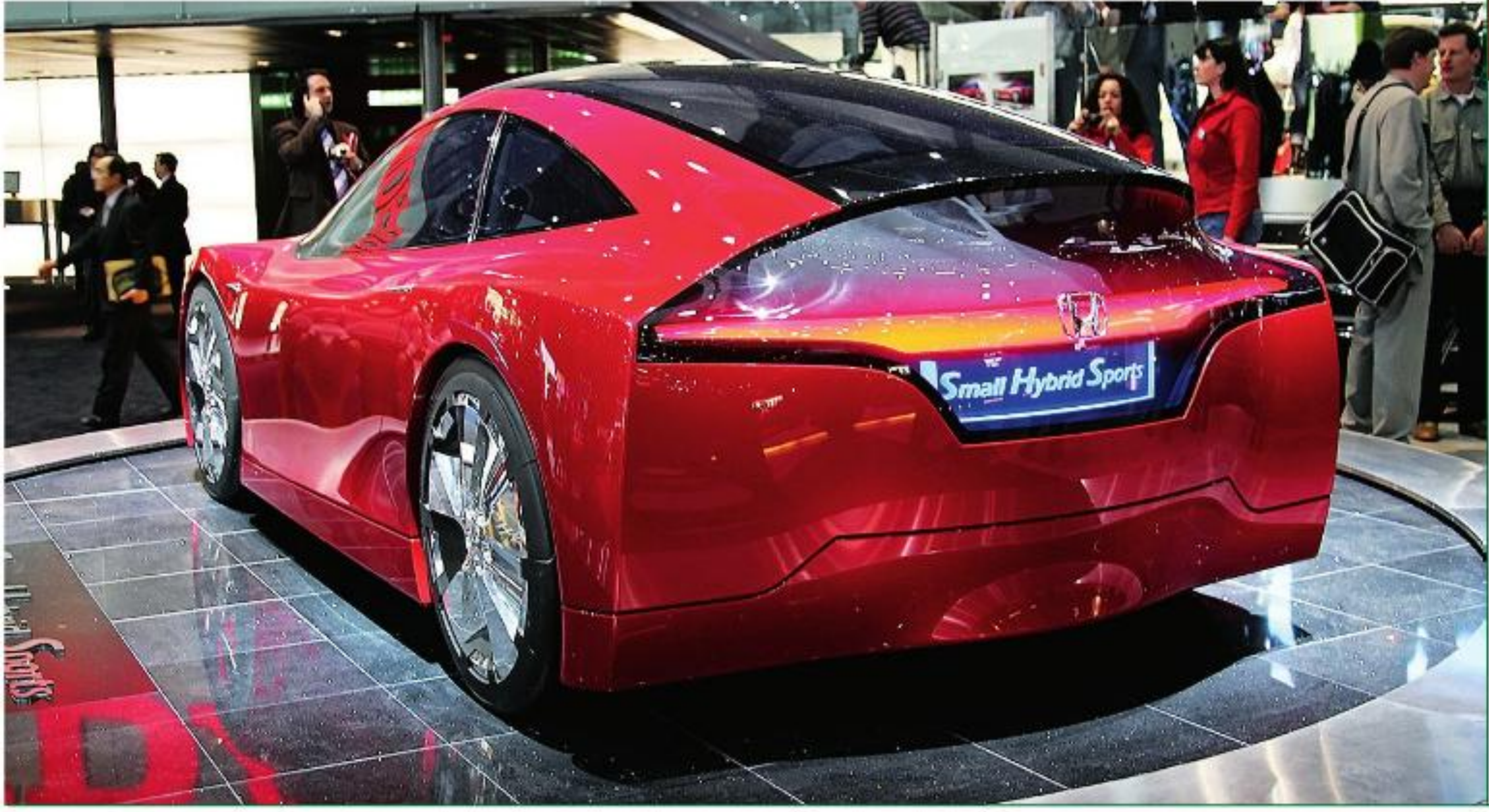


Ажиотаж вокруг БМВ-М3 не утихает с момента выхода в свет первой версии в 1988 году. За три поколения модель переросла 4-цилиндровый мотор. Предыдущая машина была оснащена «шестеркой», а нынешний концепт-кар – уже мотором V8. Он построен на базе 5-литрового V10 от БМВ-М5 и развивает около 410 л.с. Алюминиевый двигатель не будет тяжелее 6-цилиндрового предшественника, что позволит удержать массу машины и расход топлива в рамках разумного. Поклонников модели наверняка больше заинтересует разгон до сотни: предварительные данные – 4,5 с.

Шаг за шагом «Тойота» оккупировала «гибридное» царство и теперь правит в нем бал. Концептуальный «Гибрид-Х» предлагает еще раз оценить успешную схему «Синержи-Драйв». Фирма пока не называет конкретных показателей, но утверждает: выбросы стали заметно чище, а расход топлива ниже. Может, именно так будет выглядеть следующее поколение «Приуса»? Остается только предполагать, сколько топлива он будет «выпивать», если нынешняя машина в худшем случае расходует 5,2, а в лучшем 3,9 л/100 км пути. Помимо необычного мотора, «Гибрид-Х» привлекал светодиодной подсветкой салона, навигацией последнего поколения и электронным рулевым управлением по проводам – drive-by-wire.



«Хонда» верна гибридной технологии с 1998 года. По заявлениям фирмы, к 2009-му построят принципиально новую гибридную установку и оснастят ею нечто похожее на «Смол Хайбрид Спортс Кар» (Small Hybrid Sports Car) – малый гибридный спортивный автомобиль. Тираж планируется довести до 200 000 в год. Двухдверный концепт разрабатывали в дизайн-студии немецкого Оффенбаха. Под капотом – бензоэлектрическая установка IMA, приводящая передние колеса через вариатор. Фирма также представит новую технологию «чистого дизеля» в течение трех лет. Ключевое решение – каталитический нейтрализатор, снижающий содержание окиси азота в ходе реакции с аммиаком.



Когда шесть лет назад в Европе появилось первое поколение «Ниссана Х-Трейл», фирма рассчитывала продавать около 20 тысяч машин в год. И «просчиталась»: объемы достигли 50 тысяч. Новый «Х-Трейл» приобрел лоск, которого чуть недоставало предшественнику. Панель приборов переехала с центра на привычное место – за рулем, выросло качество отделки салона. На выбор три типа трансмиссии: передний привод, постоянный полный привод или вариант с подключаемыми нажатием кнопки задними колесами. Двигатели – 2- и 2,3-литровые бензиновые и 2-литровый турбодизель с сажевым фильтром.

типы водородомобилей полным ходом тестируют по обе стороны океана, но, по мнению специалистов, конкурентоспособных машин мы не увидим ранее 2015-го. А вот гибриды уже вошли в жизнь.

Некогда в гонку гибридных вооружений почти одновременно с «Хондой» включилась «Тойота»; спустя девять лет она заняла лидирующее положение. Сегодня фирма предлагает не только популярный массовый «Приус», но и переводит на частичную электротягу весь модельный ряд «Лексуса»: осталось лишь представить гибрид на базе младшего седана IS.

Но активность других фирм не дает повода почивать на лаврах: только что в гибридную армию вступили корейцы из КИА. «Дженерал моторс» тоже представил любопытную разработку. Основной силовой агрегат – электродвигатель. Питающих его батарей должно хватать на ежедневный пробег чуть менее сотни километров. Если превысить порог, в работу включится бензиновый двигатель, который лишь подзаряжает аккумуляторы – связи с колесами у него нет. На ночь машину придется ставить на зарядку, как телефон. Зато, как утверждают, потребление топлива составит лишь…1,57 л на 100 км! Скептики мор-



«Вольво» называет модель V70 в первую очередь практичным универсалом, а не «спортвагоном» – как это делают многие конкуренты. Но турбоверсия все же есть: 3-литровый двигатель развивает 285 л.с. Предусмотрены также два атмосферных бензиновых мотора (2,5 и 3,2 л – 200 и 238 л.с.) и два дизельных. В машине получили дальнейшее развитие активные подголовники WHIPS, появились адаптивный круиз-контроль и персональный коммуникатор (Personal Car Communicator) – устройство, отслеживающее пульс водителя и фиксирующее засыпание за рулем.

Конечно же, поклонники «Ауди» мечтают о самой мощной версии нового купе пятой серии – S5 с 8-цилиндровым 354-сильным двигателем, разгоняющим машину до 100 км/ч за 5,1 с. Полный привод, спортивные тормоза, отделка салона карбоном, алюминием, нержавеющей сталью или деревом, 500-ваттная аудиосистема Bang & Olufsen с 14 динамиками – все это будет. Но экономных покупателей тоже привечают: к концу 2007-го под капотом A5 появится бензиновый мотор 1,8 л с непосредственным впрыском и турбонаддувом. При мощности 170 л.с. он обещает стать образцом экономичности. Не забыты и дизели – 3-литровый 240-сильный и 2,7-литровый, 190 л.с.



щатся: «Где вы возьмете столько электричества? Придется строить атомные электростанции или ТЭЦ, значит, экология все равно пострадает».

«Хонда» к 2009 году обещает запустить в серию новый тип гибридного двигателя, остается пока гадать, какой. Но все же есть основания предполагать: ДВС в этом тандеме вряд ли будет бензиновым. Скажем, СААБ тяготеет к биоэтанолу (проект BioPower). Двигатели большинства американских автомобилей позволяют добавлять к бензину до 10% этанола. Но есть уже и топливо E85 (85% этанола, 15% бензина). Любопытно, что растущий спрос на кукурузу, из которой преимущественно и получают биотопливо в Северной Америке, потянул за собой рост цен на говядину и курятину: ведь этот злак входит в рацион животных и птицы.



Дебют «Форда-Мондео» состоялся не в Женеве, а гораздо раньше, на киноэкране! В последней серии Бондианы – «Казино Рояль». Агент 007 разъезжает по Багамским островам на серебристом седане: «Мондео» появится в продаже к лету сразу с тремя кузовами – седан, универсал и 5-дверный хэтчбек. Гамма моторов включает рядные «четверки» от 99 до 143 л.с. Позже дебютирует 217-сильный 5-цилиндровый агрегат. Всего покупателям обещают девять бензиновых и дизельных моторов и три типа трансмиссий, что составит в итоге 27 комбинаций!

Женевский салон славится обилием тюнинговых машин – швейцарцы любят дорогую экзотику! Лучшего места для дебюта «Мазерати-Гран Туризмо» придумать сложно. Машину рисовали художники из «Пининфарины». Купе построено на укороченной платформе «Кваттропорте», а его 4,2-литровый V8 производства «Феррари» выдает 405 л.с. Это на 9 л. с. больше, чем у «младшего» в линейке купе «ГранСпорт». Кстати, традиции «Мазерати» в области GT восходят к 1947 году: тогда на Женевском шоу показали модель А6. Всего таких построили 58, а рисовал их сам маэстро Пинин Фарина.

Даже такие монстры, как «Ламборгини-Галлардо Суперлеггера» – дальнейшее развитие купе «Галлардо», теперь строят, не забывая об экономичности. Но в этом классе иные правила игры. Спорткар оснастили новым задним диффузором, перелицованными корпусами зеркал и поменяли некоторые стальные панели кузова на углепластиковые, улучшив аэродинамику и выиграв в массе 57 кг. Перепрограммированные «мозги» обеспечили увеличение мощности до 523 л.с., что позволяет достичь отметки 100 км/ч за 3,8 с – на 0,3 с быстрее, чем прежде.





Российские и американские просторы покоряет «Хёндай-Элантра», для европейцев же подготовили хэтчбек i30. Новинку показывали на прошлогоднем салоне в Париже, но еще в статусе концепт-кара с трудно произносимым именем Arnejs. К счастью, маркетологи «Хёндай» покончили с лингвистическими экспериментами. Начиная с i30, вводится новое обозначение модельного ряда: от i10 до i50. Так же как и родственница «КИА-Сид», модель i30 сделана в Европе и для Европы. Автомобиль поступит в продажу летом с тремя бензиновыми (109, 122, 143 л.с.) и тремя дизельными (90, 115, 140 л.с.) моторами. По слухам, вскоре дебютирует и универсал i30 CW.

Биоэтанол горит при более низких температурах и не склонен к самовоспламенению, что снижает стрессовые нагрузки на двигатель. Токсичность выхлопа ниже, чем у бензиновых моторов, улучшается приемистость. Но пока это топливо не дешевле бензина, а конструкторы не могут свести расход даже к уровню бензиновых аналогов. Тем не менее альтернатива найдена и освоена в серии. Пример Бразилии, где на топливе, получаемом из сахарного тростника, работает 5,7 млн. автомобилей, весьма показателен. Что касается расхода… Его можно снизить, если двигатели на этаноле войдут в состав гибридных установок. Вот вам и новое, возможно, очень перспективное сочетание!

В Европе самым популярным направлением пока остается совершенствование двигателей внутреннего сгорания, в первую очередь дизелей. Технология BlueTech от фирмы «Мерседес-Бенц» пробивает себе путь даже на таких «недизельных» прежде рынках, как американский. В дизели впрыскивается специальный состав AdBlue, который вместе с сажевым фильтром и накопительным нейтрализатором снижает содержание угарного газа в выхлопе на 80%. По сравнению с бензиновыми моторами аналогичной мощности расход топлива у BlueTech ниже на 20–30%.

В дизельный марафон вскоре включится и «Кадиллак»: новый 6-цилиндровый



Дизельная технология BlueTech продолжает распространяться по модельному ряду «Мерседес-Бенц». И хотя фирма упорно называет многие новинки «концептами», очевидно – путь на конвейер им уже проложен. Дебют С-класса фирма решила усилить, выкатив на подиум «Вижн C200 BlueTech» с 4-цилиндровым дизелем и обнародовав впечатляющие показатели: машина требует в среднем лишь 5,5 л топлива на 100 км! Двигатель оборудован четырьмя клапанами на цилиндр, системой впрыска common rail, турбокомпрессором с переменной геометрией, рециркуляцией отработавших газов, каталитическим нейтрализатором и сажевым фильтром. Моторы этой серии крайне чувствительны к качеству топлива и не приемлют серы.



Иван Шишкин,
генеральный директор проекта «Руссо-Балт»

ВОЗВРАЩЕНИЕ ИМЕНИ

По дизайну это отечественный проект. Рисовал его Звиад Циколи, художник, безумно влюбленный в автомобили. На конкурсе его проект выиграл с подавляющим преимуществом. Затем началась работа, в ней участвовали десятки людей. Одни строили макеты, другие работали над деталями. Восстанавливать первую русскую марку почетно, ответственно и вместе с тем сложно – ведь последний «Руссо-Балт» был выпущен в 1918 году. О нем помнят только по рисункам Александра Захарова и статьям Льва Шугурова в журнале «За рулем».

Порадовала реакция СМИ. Например, Франс Пресс, говоря о Женевской выставке, поставило нас на третье место в списке новостей сразу после новинок «Пежо», «Рено».

Этот автомобиль ездит, притом очень хорошо. Если дела пойдут как надо, не исключаю возможность его репродукции. Но наш бизнес – разработка дизайна и реализация проекта по заказу других компаний. Мы уже работаем над следующим прототипом. Пора! От первых эскизов до живого «Руссо-Балта» прошло четыре года. Надеемся, следующая модель появится быстрее. Теперь многому научились и приобрели огромный опыт, например в карбоновых технологиях. Наш автомобиль весь из углепластика. Карбоновые панели «пекли» в Германии. В России мы можем многое изобрести, с производством сложнее. Наш «Руссо-Балт» не дешевое изделие, однако нашел владельца почти мгновенно. В России. Символично и очень приятно.





Экстремальный концепт построил австрийский производитель мотоциклов – фирма KTM. X-Bow немного похож на трицикл GX3, показанный в прошлом году на одном из автошоу в США концерном «Фольксваген». У X-Bow на одно колесо больше! Но связь с немецким концерном есть. Австрийцы, не мудрствуя, позаимствовали у него 2-литровый мотор с турбонаддувом. Он расположен в базе и выдает 220 л.с. Есть возможности форсировки до 300 сил. Двигатель можно состыковать как с 6-ступенчатой механической коробкой, так и с трансмиссией DSG. При снаряженной массе около 700 кг машине требуется менее 4 с для преодоления рубежа в 100 км/ч. Удивительнее всего, что X-Bow готов к серийному производству – до 500 машин в год. При таких объемах цену удастся удержать в пределах 35–40 тысяч евро.

Фирма «Пежо» говорит о концепт-каре 207 SW Outdoor: «Машина для тех, кто любит спорт на свежем воздухе и ищет необычных ощущений». Для воплощения этих задач авто снабдили огромной стеклянной крышей и не боящимся царапин пластиковым обвесом. Под капотом 107-сильный 1,6-литровый дизель, позаимствованный у хэтчбека 207. Перед нами практически серийный универсал, но раньше начала следующего года в продаже его не ждите.



турбодизель «Дженерал моторс» и итальянской фирмы VM Motori мощностью 250 л.с., крутящим моментом 550 Н·м благодаря недавно разработанной технологии контроля над сгоранием должен стать в Европе хитом. А компания «Субару» ле-



Стив Маттин
(Steve Mattin),
вице-президент и главный дизайнер «Вольво»

О ШВЕДСКИХ МАШИНАХ И СКАНДИНАВСКОМ ДИЗАЙНЕ

Швеция – самая северная из европейских стран, производящих автомобили. Это накладывает отпечаток на их облик. Элементы скандинавского дизайна в большей степени проявляются у полноприводных «вольво», носящих обозначение XC. Характерные элементы такого стиля – чистые ровные поверхности, запоминающийся плечевой изгиб при переходе к стойкам крыши. Последний элемент навеян местными мебельными традициями.

Как в России, так и в Швеции жаркое лето сменяется суровой зимой. Поэтому наши машины должны внушать уверенность в том, что сохранят прохладу летом и тепло зимой. Благодаря большим окнам автомобиль воспринимается дружественно.

Работа дизайнера интернациональна. Я англичанин, но никогда в Англии по этой профессии не работал. Восемнадцать лет трудился в Германии на «Мерседесе» (последние годы главным дизайнером) и вот теперь в Швеции. Существуют английская, итальянская, германская, шведская и даже американская школы дизайна. Но это не означает, что в итальянских ателье могут выполнять заказы только итальянцы, а скандинавы – работать только у себя. Это подтверждает и мой «мерседесовский» опыт, и работа моего предшественника в «Вольво», англичанина Питера Хорбери.

В споре инженеров и дизайнеров я на стороне последних. Со мной работает группа инженеров, которые меня поддерживают. В конце концов, достигаем компромисса, принимая во внимание и аэродинамику, и стиль, и безопасность. Я всегда говорю инженерам: предлагайте разные решения проблемы. Наглядный пример – задняя дверь концепта XC60. Мне пришло в голову сделать ее составной и по-особому открывающейся. Теперь даже в очень тесном гараже или на парковке багажник доступен полностью. Однако одни заявили, что это очень сложно, дорого и неудобно в производстве. Другие живо откликнулись и нашли простые и изящные решения.





Стефан Шварц
(Stephane Schwartz),
директор дизайн-центра
«Ниссан-Европа»

О РОЖДЕНИИ «НИССАН-КЭШКАЙ»

Проект появился с чистого листа, в прямом смысле слова. Анализируя рынок, мы уловили возможность создать нечто новое – естественно, используя сильные стороны компании «Ниссан». Чтобы результат стал привлекательным, понадобились не только свежие дизайнерские решения, но и инженерный креатив. В процессе поиска определили главное направление – компактный кроссовер с упором на общедорожные и городские функции. Такой автомобиль ориентирован на молодых людей, не обремененных семьей, и на тех взрослых, у кого дети уже выросли. Но и те, и другие молоды духом, им нравятся смелые технические решения. Им требуется компактный, безопасный и высокий автомобиль. Он должен быть меньше мини-вэна и чуть слабее по проходимости, чем вседорожник, но на асфальте или заснеженной дороге дать фору привычным легковушкам. Одновременно на «Кэшкае» могут прекрасно ездить девушки и молодые мамы с детьми.

Мы рассчитываем, что поклонниками машины будут гедонисты – жизнелюбы, следящие за модой. По сути «Кэшкай» – городской кочевник, это билет на поезд «свобода», если хотите.

Как будет развиваться проект, во многом зависит от отзывов клиентов, от ориентиров развития компании.





На протяжении многих лет самым доступным и потому популярным родстером в США была «Мазда-Миата». Потом в этот класс вторглись «Понтиак-Солстис» и «Сатурн-Скай». Теперь встречайте «Додж-Демон»! Каким-то чудом машина гармонично сочетает черты БМВ-Z4, «Хонды-S2000» и концептуального «Крайслера-Файрпауэр». Заднеприводный «Демон» легче конкурентов и обещает весьма задорную управляемость. Машину оснастили «мировым двигателем» концерна «Даймлер-Крайслер» объемом 2,4 л и мощностью 172 л.с. Несмотря на вполне «земную», хоть и демоническую внешность, родстер скорее всего так и останется концепт-каром.

Пятьсот пятьдесят – именно столько машин модели «Бруклэндс» готова построить фирма «Бентли». Ни одной больше, как бы ее ни умоляли. Под капотом огромный 6,8-литровый V8 мощностью 523 л.с. с крутящим моментом 1044 Н·м Это самая мощная «восьмерка» «Бентли», ведущая родословную с... 1959 года! Тогда ее объем достигал 6,2 л, а мощность – 200 л.с. В 1969-м мотор дорос до сегодняшних 6,8 л, а еще спустя 13 лет на него «повесили» турбонагнетатель. Второй агрегат наддува появился в 2002 году, с тех пор в конструкции мало что изменилось. «Бруклэндс» легко съедает 20 л бензина и напоминает о славных 1920-х, когда «Бентли Бойз» побеждали на гоночном кольце «Бруклэндс».



«Ситроен С-Кроссер» и его брат-близнец «Пежо-4007» отпраздновали первый публичный показ. Машины на базе «Мицубиси-Аутлендер» – ярчайшая иллюстрация современного европейского подхода: максимум общих компонентов, минимум внешнего сходства; максимум ездовых возможностей, минимум затрат на содержание. И «Пежо», и «Ситроен» традиционно ставят на дизель. 154-сильный 2,2-литровый мотор гарантирует разгон до 100 км/ч менее чем за 10 с. Привод – на передние либо все четыре колеса через 6-ступенчатую механическую коробку передач. Задние колеса можно подключить принудительно либо доверить это электронике.



Глава «Рено» Карлос Гон возлагает большие надежды на новый «Рено-Твинго», сменяющий машину образца 1993-го. Продажи компании упали в прошлом году на 11% – как воздух нужна новая массовая модель. Второе поколение «Твинго» смотрится агрессивнее и напоминает уменьшенные «Клио» и «Модус». На заводе в Словении ежегодно планируют выпускать до 175 тысяч «твинго». В основе машины платформа предыдущего «Клио», под капотом – бензиновые моторы объемом 1,2 л (60 и 75 л.с.), а также 1,5-литровый дизель. Любопытна еще одна версия 1,2-литрового двигателя – с турбонаддувом, мощностью 100 л.с. Такой «Твинго» примерит шильдик GT.



Экономить на топливе можно, не только развивая новые технологии, но и просто умеряя аппетит! В Европе с удовольствием покупают «Тойоту-Ярис» и «Хонду-Джаз», теперь у них появился серьезный конкурент – «Мазда-2». Эта «двушка» выглядит гораздо спортивнее угловатой предшественницы. При длине 3880 мм машина на 40 мм короче предшественницы, зато шире на целых 150. Двигатели – 1,3- и 1,5-литровые мощностью 75, 84 и 103 л.с. В основе машины платформа, которую «Форд» намерен использовать при разработке следующего поколения «Фиесты» и «Фьюжна».

«ФИАТ-Браво» намерен претендовать на роль одного из самых массовых в сегменте, где продажи достигли в прошлом году 3,4 млн. шт. Сразу предложат пять двигателей (в том числе наддувные бензиновые мощностью 120 и 150 л.с., а также турбодизели «Мультиджет» – 120 и 150 л.с.) и четыре уровня оснащения. Длина «Браво» 4340 мм, багажник – 400 л. Среди опций – многочисленные устройства активной безопасности и разработанный совместно с «Майкрософт» навигационно-коммуникативный центр Blue&me Nav.



леет надежду существенно поднять продажи посредством нового дизеля «Боксер» – это первый в мире оппозитный турбодизель. Фирма пока держит подробности в секрете (известны лишь мощность 170 л.с. и объем – 2,0 л), но обещает низкий уровень шумов и вибраций, небольшую массу и малый расход топлива.

Совершенствование традиционных моторов дает весьма ощутимые, порой неожиданные результаты. Так, конструкторы БМВ нашли элегантный способ урезать аппетиты бензиновых двигателей. В машине первой серии они прибегли к регенерации энергии торможения, использовав для этого интеллектуальную систему управления генератором. Сэкономленную энергию используют, например, для питания электроусилителя руля. В результате БМВ-120 мощностью 174 л.с. развивает 210 Н·м момента, разгоняется до 100 км/ч за 7,7 с и в среднем расходует 6,4 л бензина – на 19% меньше, чем предшественник. Кроме того, в серию скоро запустят технологию stop-start: оснащенный ею мотор выключится в пробке. Аналогичные устройства готовят «Мерседес-Бенц» и «Ауди», которые заявляют о снижении аппетитов своих моделей в среднем еще на 5%. Будьте уверены – это не последнее достижение. Битва «эко за эко» идет по всем фронтам, и далеко не все резервы уже ввели в бой. □

Родоначальница

Тридцать лет назад, 5 апреля 1977 года, с конвейера ВАЗа сошла первая «Нива» ВАЗ-2121. На ее славный путь и разросшееся за эти годы семейство оглянулся Сергей Мишин.



Об уникальном автомобиле уже сказано немало, не будем повторяться. Давайте вспомним, как все начиналось и какой путь прошла «Нива» за эти годы, кто родился в ее семье, кто «вышел в люди», а кто так и остался опытным экземпляром.

Еще в 1970 году во время посещения недавно заработавшего автозавода председатель Совета министров Алексей Косыгин высказал мысль о создании автомобиля повышенной проходимости на основе «Жигулей». Мол, для горожан массовое авто теперь есть, а вот для сельчан нет.

В ту пору мнение руководителя страны было законом, и уже весной следующего года два опытных экземпляра Э2121 (буква «э» означала экспериментальный) отправились на испытания.

Это были открытые автомобили с несущими кузовами, тентовым верхом и откидным ветровым стеклом, на 15-дюймовых колесах (16-дюймовые появились только на автомобилях третьей серии). Двигатель объемом 1,6 литра, в то время тоже экспериментальный, с серийной коробкой передач и жестко пристыкованной к ней «раздаткой» составляли единый

Так выглядел первый прототип «Нивы» 1972 года, прозванный за специфическую внешность «крокодилом».



Следующее поколение – модель ВАЗ-2123 – «Шевроле-Нива». Выпускает ее СП «Джи-Эм-АВТОВАЗ» с 2002 года, за это время сделано около 180 000 автомобилей.

«Нива» ВАЗ-2121. Через 20 лет, в 1997 году ей на смену пришли модификации ВАЗ-21213 и ВАЗ-21214 (с моновпрыском), а спустя еще год – уже с распределенным впрыском. Выпускалась и дизельная «Нива» ВАЗ-21215 (с мотором «Пежо», 1,9 л): ее с 1991 по 1993 год собирали в Чехове (заменяли «родной» двигатель на дизельный), а в 1996–1997 гг. – на ВАЗе. Таких сделали около 5000 штук, в основном на экспорт.
Всего выпущено около 1 800 000 автомобилей семейства «Нива». Ныне ВАЗ-21214 официально называется «Лада 4х4».

Пятидверный ВАЗ-2131 собирают в ОПП НТЦ с 1994 года по сей день. Есть варианты с удлиненным задним свесом, с высокой крышей, в исполнении «скорая помощь» и т.п. Выпущено около 80 000 шт. В 1999 году автомобиль, ведомый питерскими альпинистами, поднялся своим ходом на высоту 5726 метров (Тибет), установив мировой рекорд.

ВАЗ-21218, позднее БРОНТО-21218 – удлиненная на 300 мм версия 2121 и 21213. Выпускался дочерней вазовской компанией ПСА БРОНТО, всего изготовлен 5071 автомобиль.

Полурамные грузовички ВИС-2346 и ВИС-2348 – продукция «ВАЗИнтерСервис». С 1998 года выпущено более 3000 машин с двух-, четырех- и пятиместными кабинами. Сейчас производятся по заказам.





Семиместный мини-вэн ВАЗ-2120, по прозвищу «Надежда», создан на платформе длинной «Нивы». Были разработаны варианты с увеличенным задним свесом, с высокой крышей, в исполнении такси. С 1999 по 2005 год, в ОПП выпущено 8644 автомобиля.

На правах рекламы



ВАЗ-2329, полноприводный пикап с несущим кузовом и двух- или четырехместной кабиной. Есть специальные исполнения: для пожарных, службы спасения и т.п. Выпускается с 1999 года по сей день в ОПП, совместно с тольяттинской фирмой «Моторика». Сделано около 2000 пикапов.

силовой агрегат. Редуктор переднего моста был закреплен на двигателе, а потому соединялся с «раздаткой» жестким валом без крестовин.

Чтобы исследовать влияние схем привода на проходимость и управляемость, создали оригинальную трансмиссию, позволяющую подключить передний и (или) задний мост, жестко блокировать их и использовать понижающую передачу в раздаточной коробке.

Однако в ходе испытаний выяснилось, что одна ведущая ось, хоть задняя, хоть передняя, оказывалась перегруженной – в основе-то легковые узлы. Зато на полном приводе нагрузки на редукторы и полуоси оставались вполне приемлемыми. Так и решили – у машины будет постоянный полный привод.

Образцы были зашифрованы... эмблемой несуществующей марки Formika (полатыни означает муравей). Особо любопытным машину представляли как самоделку или новый «румынский» ФИАТ...





Броневики на базе 2121, 21213, 21218, 2131 и 2120 выпускает фирма ПСА БРОНТО с 1993 года поныне. Всего сделано более 2000 защищенных автомобилей.



«Тарзан» – рамный автомобиль фирмы «Лада-Консул» с «нивовской» начинкой и легковыми кузовами ВАЗ-2108, 2109, 2111, 2112. Около 60 машин продано частным лицам, более 300 изготовлено в «коммунальном» исполнении.

Снегоболотоход «Марш» – рамная конструкция с шинами сверхнизкого давления, мостами УАЗа и силовым агрегатом «Нивы». Кузова – от ВАЗ-2121 до ВАЗ-2120. Выпускается и сейчас, пользуется спросом в северных и заболоченных районах. Всего собрано 520 таких машин в различном исполнении.

«Ландоле» – оригинальный открытый автомобиль для южных районов, сделанный из БРОНТО-21218. Выпущено 25 автомобилей, заказы принимаются…









«Сталкер» или «Апал-21541» – легкий автомобиль с узлами и агрегатами «Нивы», со стальной пространственной рамой и пластиковым кузовом. Практически готов к производству в этом году. Объем выпуска – до 4000 в год.

Малоизвестный проект «Бора» – легкий автомобиль на шасси «Нивы» с алюминиевой пространственной рамой и кузовом из АБС-пластика. Разработан в НТЦ по заказу одного из арабских шейхов. Сделано несколько экземпляров.

Плавающий автомобиль ВАЗ-2122 был разработан в управлении главного конструктора ВАЗа, в 1989 году успешно прошел государственные испытания. Затем проект… лег на полку.



«Капрал» – оригинальный микрогрузовичок разработки ВИС со скручивающейся на шарнире рамой. Дальше экспериментального образца дело не пошло.

Малоизвестный проект инженеров из Прибалтики – короткая открытая машинка с пристегивающимся «домом» на колесах. На ВАЗе не сохранилось даже опытного образца.



Параллельно с испытаниями первых образцов прорабатывали внешность «проходимца». После долгих споров приняли предложение молодого дизайнера Владимира Семушкина – закрытый трехдверный кузов с запаской в моторном отсеке.

Следующая опытная серия из четырех автомобилей, уже похожих на сегодняшнюю «Ниву», была изготовлена весной-летом 1973 года. Одну из машин в компании с УАЗ-469 отправили в пробеговые испытания в Среднюю Азию. Ведущий конструктор проекта Петр Прусов, добиравшийся туда самолетом, уже в аэропорту Ташкента «узнал», что в этих краях румыны испытывают новый полноприводный ФИАТ. Так работала легенда испытателей, маскирующая до поры этот проект.

Потом были третья и четвертая серии, испытания на юге, в горах Памира и на севере… Машину старались сделать проходимой, но комфортной (по тем временам это были взаимоисключающие свойства),

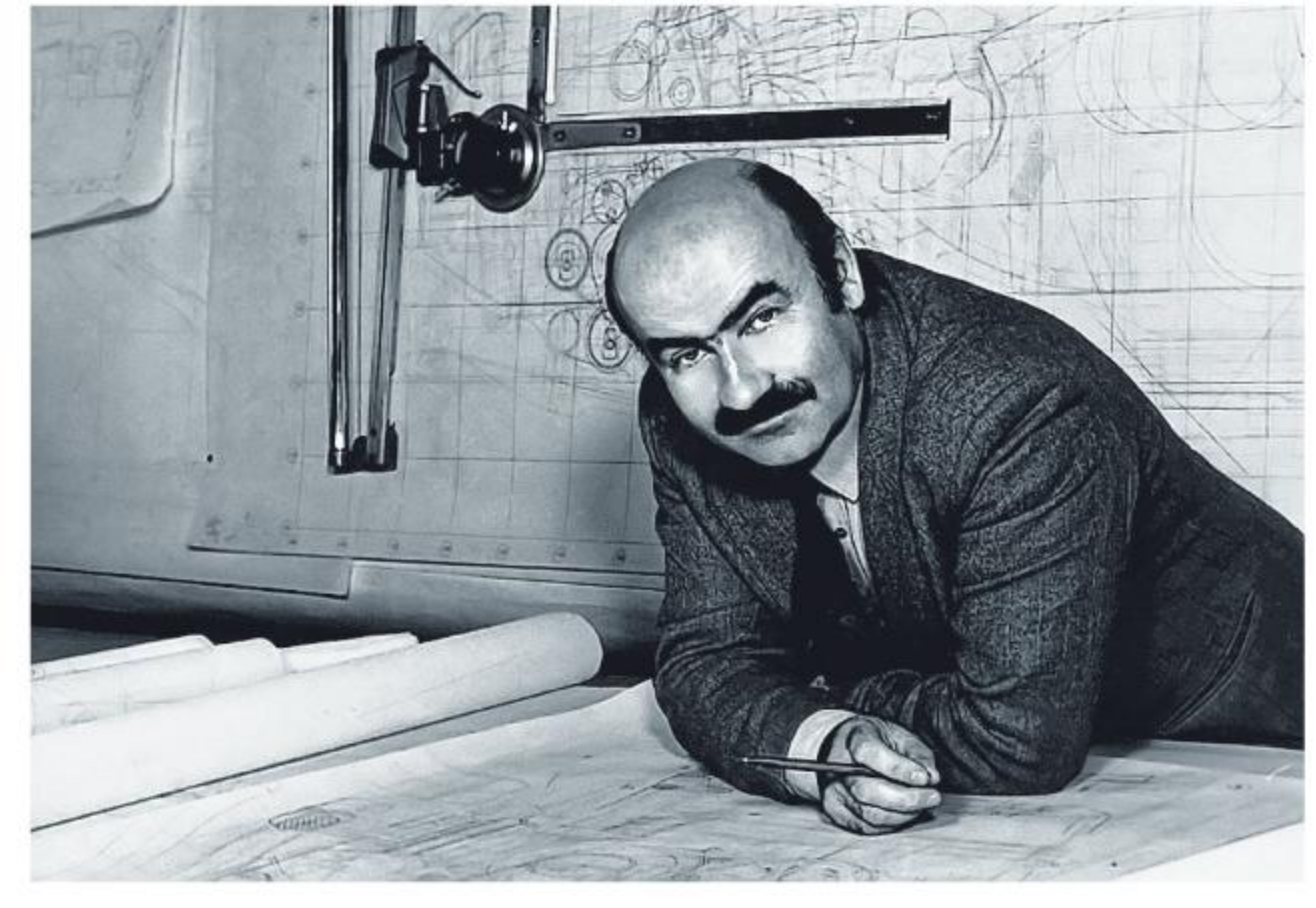
надежной, но недорогой. Одно из требований унификации – оставить «жигулевскую» коробку передач – принудило сделать «раздатку» отдельным узлом. В жертву принесли комфорт – соединяющий КП и РК карданный вал стал источником шумов и вибраций машины. Западная пресса по этому поводу язвила: «Ниву» создавали глуховатые конструкторы!».

Позже были организованы соревнования с УАЗом, когда ко всеобщему удивлению «Нива» обошла признанного «скакуна». Так выявилась особенность легкой машины – динамичное преодоление препятствий, которую иногда называли «пролетаемостью».

Ведущий испытатель Вадим Котляров. Ломал опытные образцы и выявлял их слабые места. Сломал, выявил, но кое-что осталось до сих пор.

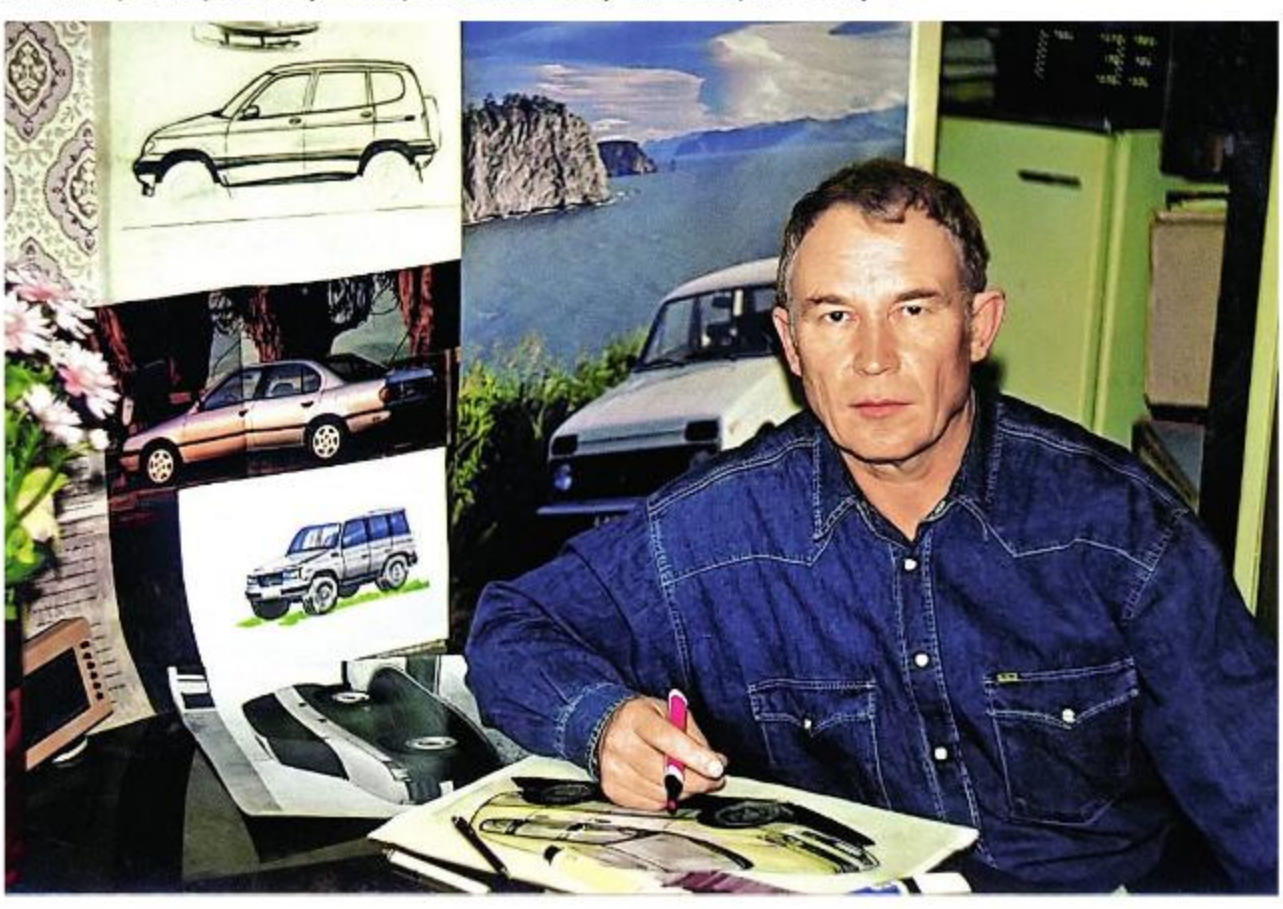


В феврале 1976 года выпустили опытно-промышленную партию из 50 автомобилей – к XXV съезду КПСС, таковы были традиции того времени. А 5 апреля 1977 года первая серийная «Нива» ВАЗ-2121 сошла с конвейера и начала поистине триумфальное шествие по миру. На тот момент это был единственный вездеход с комфортом легкового автомобиля!



Ведущий конструктор «Нивы» – Петр Прусов. Именно ему мировой автопром обязан легковыми джипами.

Дизайнер Валерий Семушкин рисовал и «Ниву», и «Шевроле-Ниву».



Чуть позже, в 1978 году, австрийский журнал Austromotor написал: «Неожиданными были сравнительно невысокая стоимость, удавшаяся форма и оснащение нового автомобиля повышенной проходимости. То, что этой «Ладе» практически нет равных, показывает: русские очень внимательно анализировали автомобильный рынок и точно попали в пустующую нишу…» □

Продолжение следует

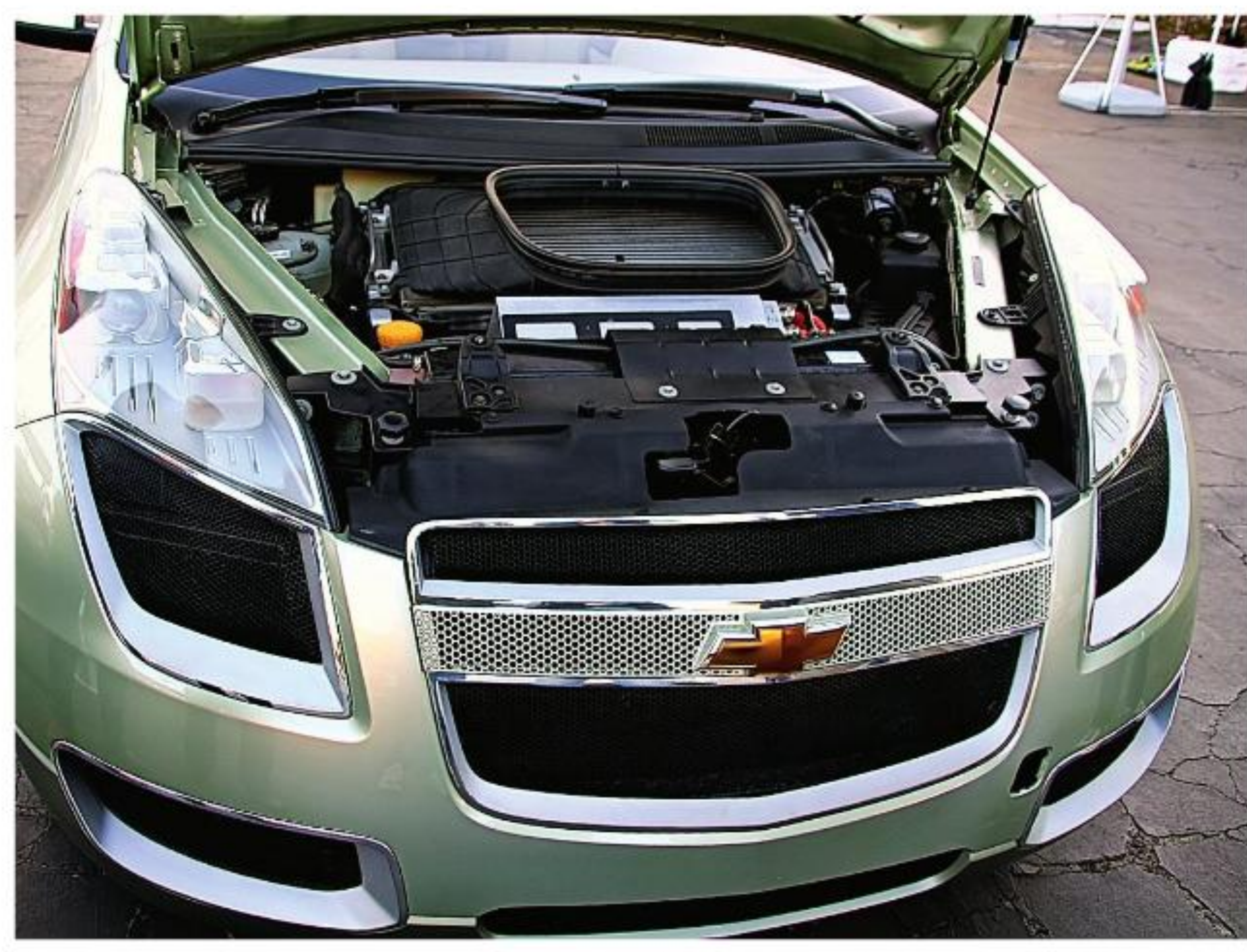
Автомобиль на топливных элементах – по-прежнему экзотика, почти как... ковер-самолет. И все-таки он вполне реален и даже неплохо ездит, свидетельствует Анатолий Фомин. Фото автора и «Дженерал моторс».

Когда цены на нефть подойдут вплотную к 200 долларам за баррель, а на бензин – к 10 долларам за литр, автомобили на топливных элементах станут экономически эффективными. А пока традиционным двигателям внутреннего сгорания гарантируют по меньшей мере два-три десятка лет спокойной жизни. Впрочем, предсказания – дело неблагодарное…

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ

Концерн «Дженерал моторс» озаботился автомобилями на топливных элементах еще в 1964 году. В 1968-м построили прототип в виде микроавтобуса, большую часть объема занимали топливные элементы. Тогда и выяснилось, что традиционные компоновочные решения здесь не годятся.

Новейшая история началась в 2002-м, когда публике представили концепт «Отономи». Отдельное шасси-скейтборд и съемные кузова на любой случай, электрическое управление без механических связей, полный привод и мотор-колеса. По мере приближения идеи к реальности ее параметры сильно изменились. Толщина «платформы» выросла с 6 до 11 дюймов (280 мм), идею сменных кузовов пришлось немного скорректировать. В результате показанный журналистам в 2002 году концепт «Хай-Вайр» (Hy-Wire) (ЗР, 2003, № 2) хотя и мог самостоятельно перемещаться, до параметров даже среднего автомобиля не дотягивал. В баллонах помещалось 2 кг сжатого водорода, которых едва хватало на 100 км, разгон до сотни в теории занимал более 20 секунд, а реальная скорость была ограничена 70 км/ч из-за несовершенства системы управления. Отопление



Вентиляция переднего отсека: раздельное расположение радиаторов топливных элементов и кондиционера улучшает работоспособность обеих систем при высоких температурах.



В задних колесах размещены индивидуальные электромоторы по 25 кВт.



Сквозь спицы передних колес видны мощные дисковые тормоза с электроприводом.



Интерьер «Сиквела» умеренно футуристичен. Необычны лишь дисплеи высокого разрешения на приборной панели.

Схема работы силовой установки в модном 3D-виде.



Недостаток маневренности компенсируют четыре управляемых колеса.





Благодаря мотор-колесам освободилось место внизу кузова – его заняли аккумуляторы.



На подлокотнике кнопки управления режимами трансмиссии и джойстик бортовой электроники.

и кондиционирование отсутствовали, а пассивную безопасность просчитывали весьма условно. Но на стенде Детройтского автосалона-2005 красовался уже новый концепт «Сиквел». В переводе с английского sequel – продолжение.

СКОЛЬКО В ГРАММАХ?

Водород – самый легкий газ. Под давлением 70 МПа (в 700 раз выше атмосферного) в трех огромных цилиндрических баллонах (два диаметром 250 мм и длиной 1700 мм и один 400х1700 мм) помещается всего 8 кг водорода. «Баки» – под полом, центральный, самый вместительный скрывает «трансмиссионный» тоннель. Энергетическая установка «Сиквела» весьма экономична: сравнимый по получаемой энергии расход бензина примерно 4 л/100 км. Запас хода – 300 миль или 483 км.

Мощность силовой установки для автомобиля на топливных элементах определить не так просто, как для обычного. Максимальная мощность, которую может выдать батарея, – 73 кВт, а суммарная трех электродвигателей – 115 кВт. Основной асинхронный двигатель мощностью 65 кВт через планетарный редуктор приводит передние колеса, а в задние встроены синхронные моторы по 25 кВт. Недостающие для полной мощности киловатты «выжимают» из литий-ионной аккумуляторной батареи, которая, будучи полностью заряженной, способна кратковременно выдать до 65 кВт. Итого в «форсажном» режиме в распоряжении электроники, управляющей балансом энергии, до 138 кВт. Этого с запасом хватит для динамичного разгона, правда, количество попыток в короткий промежуток времени невелико. При торможении генерируемый электромоторами ток пополняет заряд аккумулятора.

Заявленные динамические показатели вполне достойны для машины снаряженной массой почти 2200 кг – разгон до 60 миль/ч (96 км/ч) менее 10 секунд. Внушительный пятиметровый автомобиль 2-метровой ширины и высотой 1,7 м изготовлен из алюминиевых сплавов (как наружные панели, так и силовые элементы). Поэтому массу инженерных образцов (да, «Сиквел» еще не вполне автомобиль) удалось удержать в приемлемом диапазоне.

ЛИЧНОЕ ЗНАКОМСТВО

И наконец, самое интересное: короткая пробная поездка по тихим улочкам Палм-Спрингса с полицейским эскортом.

Все вроде бы привычно, как на больших американских мини-вэнах: плавное



Если не учитывать звукового сопровождения, «Сиквел» вполне можно считать обычным автомобилем.

троганье с места, энергичный разгон, эффективные, но слишком легкие тормоза, немного ватный, но в целом понятный руль. Разве что колорит шумов необычен: только гул вентиляторов и какие-то непонятные звуки электрического происхождения. И еще какая-то противная наводка в динамиках – впрочем, напомню, это инженерный образец, ему простительно.

Все обратные связи органов управления – «синтетика», поскольку механических элементов нет. От педалей и руля – только провода. Еще один заезд вокруг квартала, еще разгон и торможение. Пора на стоянку.

«Сиквел» с его трехметровой базой явно не заедет сюда с одного захода. Что ж, узнаю, как эта штуковина передвигается задним ходом… А вот и нет – вписался с запасом: помогли управляемые задние колеса. Да, пожалуй, на таком можно ездить! Ну, лет через 25–30, когда выйду на пенсию… □

СКОМПОНОВАТЬ ВОДОРОДОМОБИЛЬ

Возможно, именно такая компоновка станет классической для водородомобилей. Спереди – батарея топливных элементов, климатическая установка. Под полом, в пределах базы – баллоны с водородом, в задней части между колесами – тяговые и вспомогательные аккумуляторы и система управления процессом их зарядки. Такая схема позволяет получить приемлемые габариты, развесовку по осям и внутренний объем, достаточный для комфортного размещения пассажиров и багажа.



Вольты вместо литров

Что самое неприятное в поездках на автомобиле? Многие считают – необходимость периодически заправляться. Конструкторы «Шевроле-Вольт» считают, что для их машины такие вынужденные остановки сведутся к минимуму.

Под капотом – бензиновый двигатель и генератор, посредине – аккумуляторные батареи.

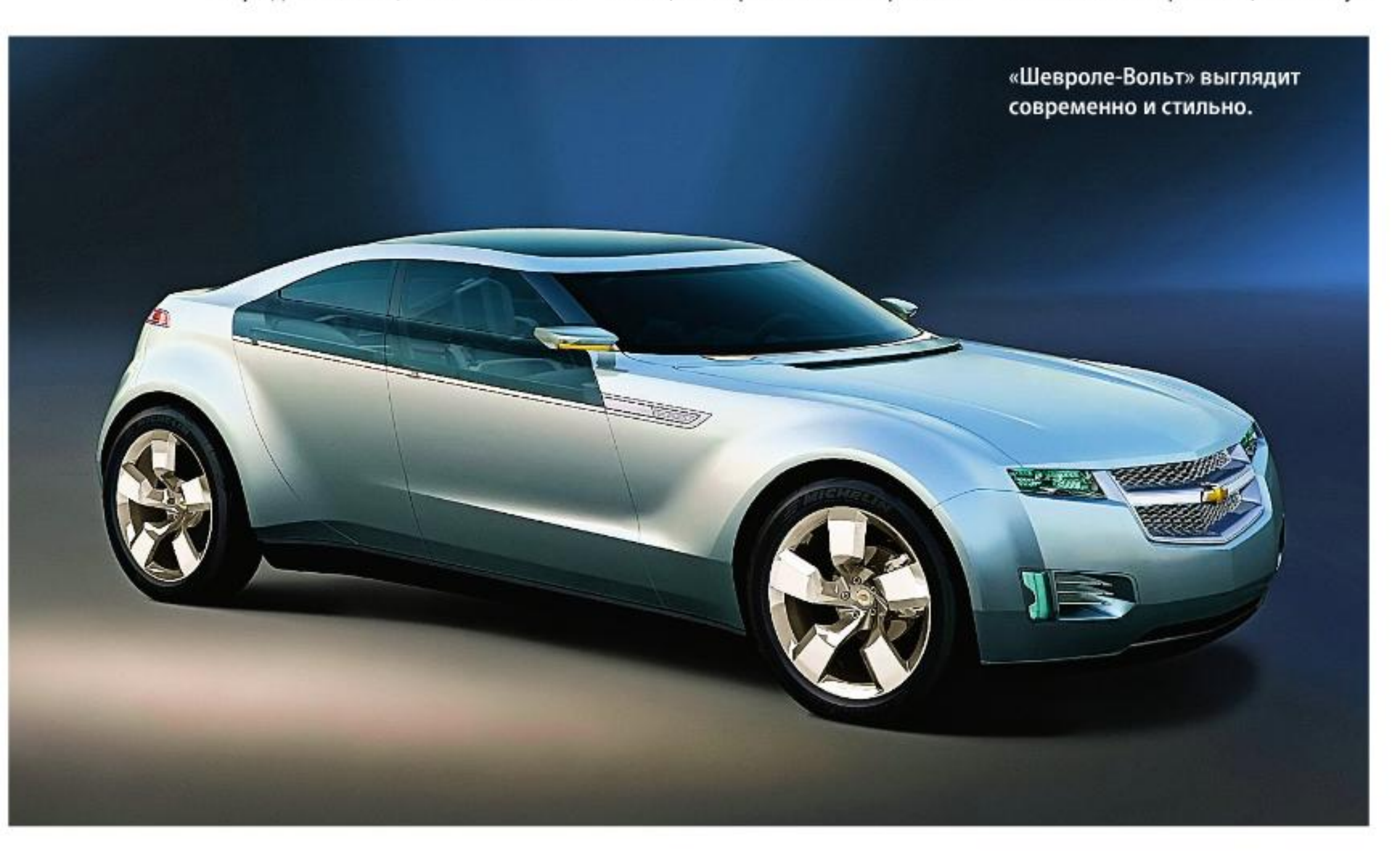
Перед нами электромобиль почти в чистом виде: основной источник энергии в нем – литий-ионные аккумуляторные батареи, которые нужно заряжать по 6 часов раз в день (точнее, в ночь), что даст запас хода по городу в 60 км. Если электросчетчик жужжит не слишком громко, то ничто не побеспокоит ваш сон, счета оплачивать придется лишь раз в месяц.

Но что такое 60 километров по нынешним временам? Кому маловато, для тех в недрах «Вольта» спрятан еще и небольшой трехцилиндровый ДВС, сопряженный с генератором. Стоять у обочины с вилкой в руке не придется.

В чем же, однако, тогда экономия? Вот что рассказал на пресс-конференции вице-президент «Джи-Эм» Роберт Лутц: «Предположим, вы живете в 50 километрах от места работы, то есть вам нужен запас хода в сотню верст. Тогда недостающие сорок километров вы покроете на бензиновом моторе и средний расход топлива составит лишь 1,6 л! Большинство же американцев живут менее чем в 30 км от работы и смогут обойтись вообще без единой капли бензина».

Если же поехать на «Вольте» в отпуск, туда, где розеток 110 В нет, то машина обойдется всего 4,7 л/100 км и притом пройдет без дозаправки 1030 километров – визит на АЗС все равно будет редким событием!

Надо отметить, что по удовольствию от вождения «Вольт» ни в чем не уступает традиционным автомобилям: он резв, комфортен, бесшумен. Батарея весит не слишком много – 181 кг. Но главное, новая, так называемая E-Flex-System позволяет с легкостью комплектовать машину разными двигателями: бензиновым, дизельным, биодизельным или чисто спиртовым. Сгодится и батарея топливных элементов, работающая на водороде. Всякий раз в конструкцию придется вносить лишь незначительные изменения. По словам Лэрри Бернса, другого вице-президента «Джи-Эм», в Бразилии «Вольт» поедет на спирту, в Шанхае – на водороде, полученном с помощью солнечных батарей, в Швеции – на биодизеле из опилок.



«Шевроле-Вольт» выглядит современно и стильно.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ
Алексей Воробьев-Обухов

Плечом к плечу

Пока на подиумах автосалонов празднует премьеру очередная новинка, где-то в ее недрах тихо отмечают свой дебют новые узлы и детали, придуманные изготовителями комплектующих. Они не получат кубков и не сорвут аплодисментов, но разве не из суммы частных инноваций складывается новый автомобиль.

В новом дизельном БМВ-Х5 премьеру справила выпускная система фирмы «Бойзен». Разработчикам удалось уйти от привычной схемы, когда нейтрализатор расположен вблизи выпускного коллектора, а фильтр сажи – ближе к глушителю. Оба устройства, предъявляющие разные требования к температуре отработавших газов, смогли разместить в одном корпусе, сэкономив материал и снизив себестоимость – для «Бойзена», массу и занимаемое место – для БМВ.

Новое устройство названо CSF (Catalytic Soot Filter – каталитический сажевый фильтр) и содержит разнесенные на 10 см нейтрализатор с металлической набивкой и фильтр из карбида кремния. Внутренности обоих элементов покрыты платиной, а между ними (в том самом десятисантиметровом зазоре) разместился датчик температуры.

Измерять ее необходимо, потому что накопившуюся в фильтре сажу периодически выжигают, временно обогащая смесь. В это время CSF сильно раскаляется, а ведь он отстоит от некоторых деталей автомобиля на считанные миллиметры. Тут нужны и мощная термоизоляция, и контроль.

Интересно, что новая концепция благотворно сказалась и на уровне шума выхлопа, что позволило обойтись без промежуточного глушителя. И это тоже снизило массу и стоимость всей системы выпуска.

Изготавливают же ее на американском заводе «Бойзен» в Южной Каролине – там, где рождаются и новые «Иксы» для США.



Новый каталитический фильтр весьма немудрен с виду, но внутрь заглянуть разработчики не дают.

Собирают его, разумеется, на автоматической линии.



Выжимать, так изнутри

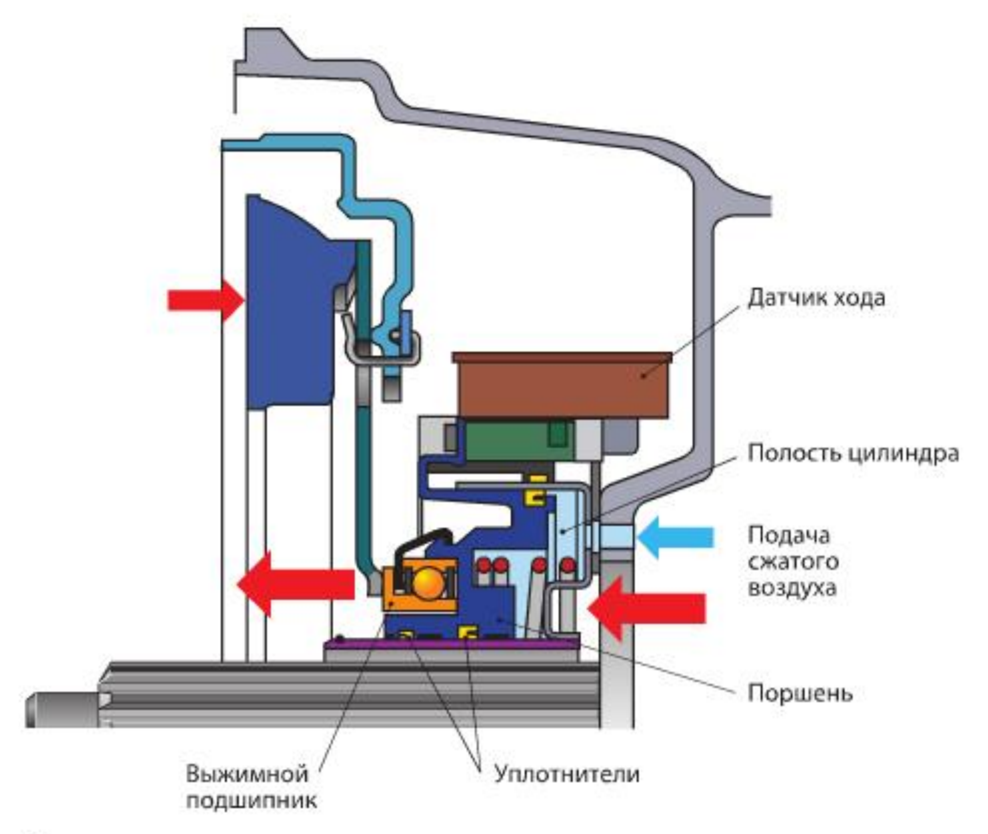
С развитием электроники в грузовиках прочно обосновались автоматизированные коробки передач. По сути, это обычный механический агрегат, управляемый роботом. Теперь уже не водитель, а компьютер с помощью «рук и ног» перебирает передачи и выжимает сцепление. О последнем процессе и поговорим подробнее.

Итак, педаль в кабине исчезла, а вилку выжимного подшипника по-прежнему двигал пневмоцилиндр (мы ведь о грузовиках!). Он располагался снаружи картера сцепления, занимая добавочное место, но главный минус был в кинематике. Дело в том, что качающаяся на оси вилка неизбежно приводила к появлению не только осевой силы, но и радиальной, стремящейся сместить выжимной подшипник в сторону.



Внешний вид нового привода сцепления.

Так у разработчиков ZF Sachs возникла идея ConAct (Concentrial Actuator) – актюатора, объединенного с выжимным подшипником и не требующего вилки в принципе. Говоря упрощенно, это кольцевой пневмоцилиндр, надетый прямо на первичный вал коробки передач, поршень которого непосредственно давит на подшипник. Чтобы контроллер, регулирующий давление воздуха, знал, в каком положении находится сцепление, там же размещен бесконтактный датчик хода поршня.



Самое сложное скрыто в конструкции кольцевого пневмоцилиндра, поршня и уплотнения.

Получилось компактно, да еще на 20% легче обычной конструкции. Но пусть вас не обманывает кажущаяся простота: необходимо обеспечить герметичность такого кольцевого пневмоцилиндра, работающего в диапазоне температур от -40 до +150°С. Уплотнение должно выдерживать и загрязненный воздух, и осевые колебания двигателя. Пришлось даже разработать особый лак, которым покрыли скользящие поверхности.

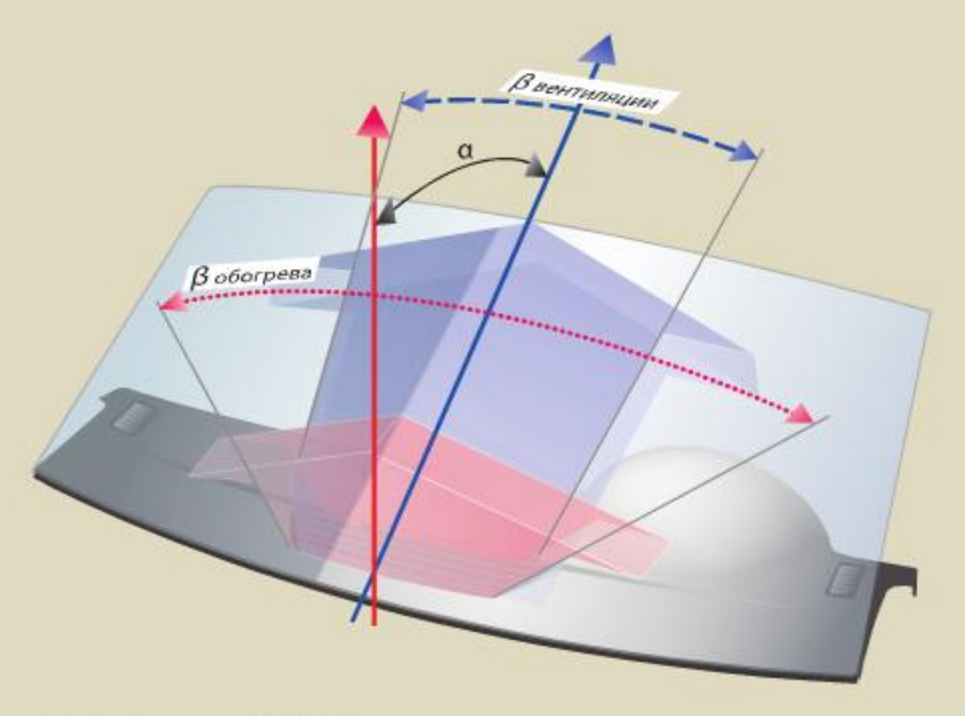
Идея, лежавшая на поверхности, потребовала немалых затрат времени и средств. И все ради экономии 40 мм пространства…

Дуть, но не продуть

Правильно организовать вентиляцию салона – дело очень хитрое. Стоит немного ошибиться в расчетах, как возникнут сквозняки, запотеют стекла, замерзнут ноги. Комфортный микроклимат нынче собирают по крупицам, используя потоки воздуха из нескольких дефлекторов разного назначения. А нельзя ли объединить дюзы, сократив количество воздуховодов?

Новую систему для «Ауди» предложили специалисты фирмы «Фореция» (Faurecia), додумавшиеся организовать бессквозняковую вентиляцию с помощью дефростера, обычно лишь направляющего поток теплого воздуха на ветровое стекло.

Вообще-то никто не мешает в жаркий день направить ледяное дыхание кондиционера на стекло так, чтобы оно, отразившись, распространилось по всему салону. Но это – не лучший выход. Во-первых, в тропических странах такой обдув чреват запотеванием ветрового стекла снаружи. Придется включать дворники в ясную погоду. Во-вторых, направление отраженного воздушного потока под малым углом к «торпедо» приводит к «коанда»-эффекту, когда ледяной воздух начинает стекать к коленям седоков, что особенно неприятно надевшим в дорогу шорты или мини-юбку.



Ширина потока в горизонтальной плоскости тоже, как оказалось, должна варьироваться, что привело к усложнению всей конструкции.

В итоге длительных изысканий родился сложный моторизованный дефростер, который может направлять воздух либо на обогрев стекла, либо параллельно ему для комфортной вентиляции салона. Достигается это с помощью решетки из подвижных призм, управляемых электродвигателем.

Как показали испытания, удалось добиться комфортной бессквозняковой вентиляции при весьма низком уровне шума и меньшем количестве воздуховодов под панелью приборов. Впрочем, дефлекторы в центре все равно нужны. Хотя бы для быстрого охлаждения после стоянки на солнцепеке...

Мелочи жизни

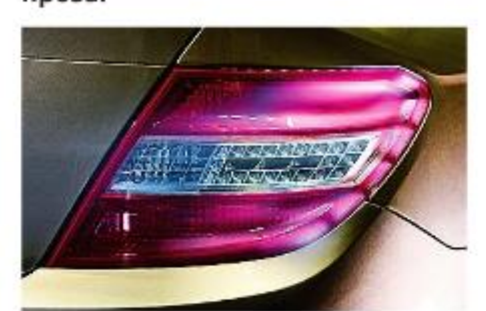
В разработке современного автомобиля мелочей не бывает. Это в очередной раз доказали специалисты по аэродинамике в ходе проектирования «Мерседес-Бенца» С-класса последнего поколения. И даже получили два патента – на дырочки в задних фонарях и резиновую полоску над задним стеклом.

Все знают, что задок автомобиля быстро становится грязным. Виноваты завихрения за кормой, в которых создается разрежение, всасывающее пыль и грязь с дороги. Ладно бы только грязь – недолго и вымыть. Это разрежение пытается «всосать» и сам автомобиль, увеличивая расход топлива.

Чтобы победить аэродинамические козни вихрей, разработчики вооружились мощным компьютером и смоделировали поведение потока воздуха, вырывающегося из-под днища. Оказалось, если сделать в задних фонарях несколько отверстий, поток рванет в них и выйдет по бокам автомобиля, причем уже без завихрений. Специалисты называют это срывом потока, для нас же главное – результат. А он таков: коэффициент аэродинамического сопротивления нового С-класса равен 0,27 – лучшее значение в сегменте. И какие-то сотые доли отвоевали для него именно эти дырочки.

Еще одно – хитрая резиновая полоска с открытым каналом и спрятанной внутри «трубочкой». Расположив ее в зоне заднего стекла, конструкторам удалось (с помощью той же аэродинамики) направить дождевую воду в этот канал и отвести ее от стекла. Результат – блестящий в буквальном смысле слова. Стекло остается чистым!

Щели в заднем фонаре – какая проза.





Резиновая полоска едва заметна, зато хорошо видны потоки воды и девственно чистое стекло.

Но посмотрите на эффект (слева): «вихри враждебные» за кормой практически исчезли.



Электронный караул

О том, что крупнейший производитель шин «Континенталь» занимается тормозными системами и электроникой для них, известно давно. С последними разработками концерна познакомился Сергей Мишин.

В сфере интересов «Конти» – компоненты ABS, системы контроля тяги и курсовой стабилизации. Главной задачей своих электронных контролеров и помощников «Континенталь» ставит безопасность и «дружелюбную» управляемость.

Значительная часть испытаний проводится на компьютерах – методом математического моделирования. Сегодня такие способы стараются использовать и производители автомобилей – это быстрее и дешевле.

На экране компьютера виден не только движущийся автомобиль, но и силы, действующие на каждое колесо в трех плоскостях. Программа позволяет задавать любые коэффициенты сцепления каждого из колес с дорогой, скорость автомобиля, имитировать разгон и торможение, менять угол и темп поворота рулевого колеса и т.д. Это позволяет совершенствовать алгоритмы работы того или иного электронного устройства, призванного помогать водителю.

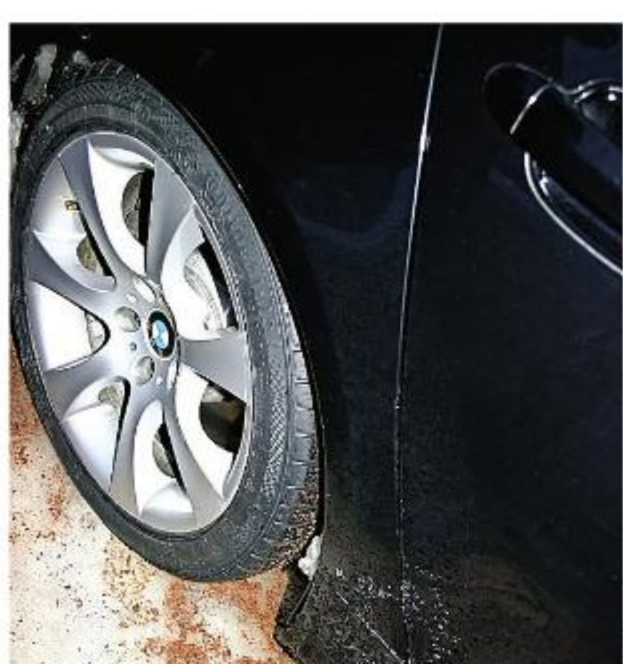
МАСТЕР-КЛАСС

После теоретической части нас приглашают оценить электронных помощников в действии. Для этого приготовлено более двух десятков автомобилей с разной начинкой и обледенелые дороги полигона близ шведского городка Арвидсъяур.

Демонстрационные заезды начинаются с самого эффектного – торможения на дороге со смешанным покрытием. Левая половина – гладкий лед, правая – чистый сухой асфальт. Задача – экстренно затормозить со скорости 90 км/ч.

Первым предлагают опробовать автомобиль, начисто лишенный электроники. Подобный представляется европейцам сейчас как доисторический, хотя значительная часть россиян ездит именно на таких. Да и те условия, что смоделированы на полигоне, в зимней России можно встретить на любой дороге.

Как только колеса оказываются на нужном участке, выжимаю сцепление и бью



Угол поворота задних подруливающих колес невелик.



Блок управления подруливанием задних колес покамест занимает немало места.

по тормозам. Не успел и глазом моргнуть, как автомобиль совершил оборот на 360 градусов. На дороге подобное упражнение в лучшем случае закончится в кювете, а о худшем и думать не хочется.

Теперь то же самое, но уже с включенной ABS. Педаль стрекочет под ногой, машина пытается уйти в сторону чистого асфальта, но ее легко удержать на прямой, слегка подруливая. Намного надежнее, чем без электроники.

ВКЛЮЧАЕМ АВТОПИЛОТ

Следующая машина оснащена самой современной разработкой «Континенталя» – подруливающей задней подвеской. Электромоторы при необходимости поворачивают задние колеса на несколько градусов. Ход рулевых тяг – по 10 мм в обе стороны. Управляет ими электроника: она отслеживает угол поворота рулевого колеса и величину боковых ускорений. Повторяю уже знакомое упражнение – в нужном месте жму со всей силы на тормоз. Машина продолжает идти прямо, как будто по бортам одинаковое покрытие! Повторяю заезд, но при торможении снимаю руки с баранки, полностью исключив возможность корректировки. Но автомобиль по-прежнему идет ровно. Электронный помощник держит курс, заданный в начальный момент торможения.

Новое упражнение – разгон с различной степенью пробуксовки, ограниченной электроникой. Выполняется на двух автомобилях с разными шинами. Переключатель в каждом позволяет менять степень буксования колес при разгоне. Первое положение полностью исключает срывы колес, во втором электроника позволяет им немного пробуксовывать.

Первый автомобиль «обут» в обычные нешипованные шины и разгоняется довольно резво, независимо от степени буксования – поперечные ламели хорошо работают при разгоне на скользкой дороге.

Пересаживаюсь в точно такой же автомобиль, только на шинах у него нет «нарезки» на шашках – они без ламелей. Когда электроника практически не допускает проскальзываний, машина разгоняется точно так же, как и первая, – отсутствие ламелей никак не сказывается. Но во втором положении тумблера, с небольшой пробуксовкой по обледенелому покрытию, интенсивность разгона резко падает. Создается впечатление, что в первом положении электронный помощник улучшает сцепные свойства шин.

Следующая машина – с гибридной силовой установкой. Особенность ее в том, что вместо традиционных для автомобилей такого типа аккумуляторов – мощные конденсаторы. Они способны отдавать большую мощность при троганье и разгоне, а также быстро заряжаться при торможении, когда электродвигатель работает в режиме генератора. Такая система (третья по счету) позволяет экономить до 23% топлива, тогда как первого поколения сберегала лишь около 6 процентов!

БЕЗУСЛОВНЫЙ РЕФЛЕКС

Напоследок довелось познакомиться с «Мерседесом» S-класса, щедро начиненным электроникой. Она следит за тем, чтобы машина не буксовала при разгоне, не блокировала колеса при торможении даже на льду и не срывалась в боковые скольжения при резких маневрах. Электронный караул даже отслеживает поперечное ускорение и при необходимости подтягивает ремни безопасности, плотно прижимая водителя и пассажиров к спинкам сидений (так называемое предварительное натяжение).

Совершенно очевидно, что электронные помощники делают вождение более безопасным и надежным в любых условиях, даже на очень скользкой дороге. При этом от водителя не требуется чувствовать автомобиль настолько, чтобы тормозить, не блокируя колеса, поворачивать на грани заноса и т.п. В век всеобщей автомобилизации без таких помощников не обойтись – их присутствие снижает требования к уровню водительского мастерства. Конечно, мастеру автомобильного пилотажа техника, тотально контролируемая электроникой, покажется скучной – «навязчивый сервис» не позволяет почувствовать себя полноценным драйвером, зато остальных (а их куда больше!) наверняка избавит от опасных приключений на дорогах. □





Автомобиль-гибрид: энергию накапливают мощные конденсаторы.



Поточным методом

Многие концепт-кары – вовсе не машины будущего, а, по сути, предсерийные образцы. Только не «Мазда-Нагаре». Понять, какие все-таки перспективы у этого удивительного автомобиля, пытался Сергей Канунников. Рисунок: Константин Гарматюк.

Какие следы оставляет ветер на песке? Как течение влияет на конфигурацию дна водоема? Какой след на горном склоне рисует раскаленная вулканическая лава?

Дизайнеры фирмы «Мазда» утверждают, что старательно изучили эти природные потоки, проектируя концепт «Нагаре» (по-японски – течение, поток). Конечно, анализируя опыт тысячелетий, стилисты не только заряжались эмоциями, но и в который раз сверяли свои представления об аэродинамике с непревзойденными образцами, созданными природой. Проектируя автомобиль, конструкторы отошли от канона, исповедуемого при постройке большинства машин – «форма следует за функцией». Рождая «Мазду-Нагаре», главным сделали необычный, эффектный, обтекаемый кузов, а уже в него вписывали начинку. Впрочем, считать этот автомобиль примером «искусства для искусства» все же неправильно: ведь дизайнеры тщательно изучали законы движения. А оно и есть главная задача любого автомобиля.

О том, что авангардный концепт все же автомобиль, а не скульптура, в дизайн-центре фирмы «Мазда» ни на секунду не забывали. Устанавливая колеса по самым краям кузова, конструкторы думали о маневренности и управляемости. Огромные поднимающиеся двери не только привлекают взгляд, но и очень удобны для входа. Водитель сидит один, посреди салона. Здесь максимально высокая крыша и отличный обзор через… Язык не поворачивается назвать это окнами. Весь автомобиль выше «пояса» – по сути, прозрачный колпак. Ну а три пассажира вольготно, просторно размещаются за водителем.

Даже роторный двигатель на водороде не так уж фантастичен. Агрегат мощностью 80 кВт/109 л.с. уже опробован на «Мазде-RX8». И вполне работоспособен, хотя на конвейер ему, конечно, рановато. Как и автомобилю, похожему на «Мазду-Нагаре». В ней, замечают стилисты фирмы, можно



Конечно, выглядит это футуристично. Но садиться в автомобиль с такими дверями и очень удобно.

Концепт-кар Mazda Nagare представлен на автосалоне в Лос-Анджелесе в 2006 году.

Внутри автомобиль, конечно же, не менее необычен, нежели снаружи. Линии интерьера – тоже в «поточном стиле».

Некоторые черты авангардного концепта пришлись бы к лицу и серийному седану. По крайней мере, так считает наш художник.

проследить черты моделей 2020 года. Ну а если все же вслед за дизайнерами пофантазировать и представить, что некоторые черты футуристичного концепта унаследует куда более близкая «Мазда-6» следующего поколения? Автомобиль, кстати, появится совсем скоро, тогда-то у нас и у вас будет возможность оценить, насколько взгляд нашего художника совпал с подходом дизайнеров, тщательно изучивших движение природных потоков. □

Новый С4 выиграл первую же свою гонку – в Монте-Карло, а вот скандинавские сугробы ему оказались не по зубам.

Битва динозавров

Самая дорогая раллийная техника – под угрозой исчезновения. У чемпионата мира появился конкурент в виде альтернативного турнира. Предугадать развитие событий пытается Сергей Зиновьев.

Немного потоптавшись на месте, мировой раллийный прогресс решительно двинулся вперед. Для нового класса машин Super 2000, доселе вяло себя проявлявшего, создали отдельный турнир IRC (International Rally Challenge). Запланировано девять этапов, в том числе в Кении и Китае, один пройдет у нас – июльское ралли «Россия» (бывшее «Выборг»). Среди учредителей серии телеканал «Евроспорт», так что эфирное время гарантировано. И ажиотаж вокруг «суперов» теперь нешуточный! Свои машины этого класса взялись строить многие фирмы: ожидается, что на арену выйдут «Фольксваген», «Тойота», «Форд», «Ситроен», ФИАТ, «Шкода» и другие. Пару «Пежо-307 Super 2000» заказали российские пилоты! Поговаривают, что IRC в перспективе будет интереснее чемпионата мира, хоть здесь и нет гонщиков первой звездной величины.

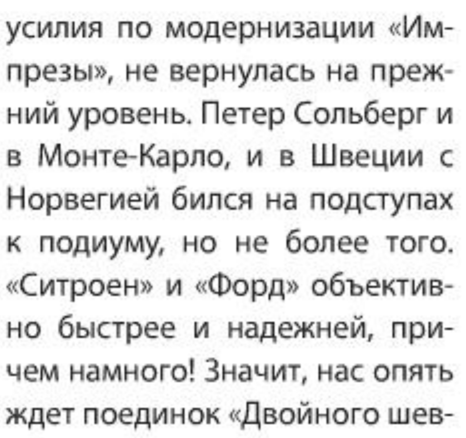
Автомобили класса WRC (world rally car) год от года усложнялись, становясь непомерно дорогими в постройке и эксплуатации. Потому дни их, скорее всего, сочтены – динозавры должны отмереть. Но это произойдет не сразу. Запрещать и закрывать элитный WRC не планируют, три марки продолжают готовить такие машины, к ним подключается четвертая – «Сузуки». Так что чемпионат мира остается пока главным и самым притягательным раллийным зрелищем.

Ряды бойцов чуть поредели. Вместо прошлогодних шести команд спор ведут пять – три заводские и две частные. Первые этапы показали, что «Субару», несмотря на титанические

В свои немалые для раллиста 39 лет Маркус Гронхольм пребывает в отличной форме и по-прежнему претендует на титул!









Ожидается, что заводская команда «Сузуки» включится в чемпионат мира в 2008 году.

усилия по модернизации «Импрезы», не вернулась на прежний уровень. Петер Сольберг и в Монте-Карло, и в Швеции с Норвегией бился на подступах к подиуму, но не более того. «Ситроен» и «Форд» объективно быстрее и надежней, причем намного! Значит, нас опять ждет поединок «Двойного шеврона» с «Голубым овалом»: Себастьен Лоэб против Маркуса Гронхольма.

На ралли Швеции первые два дня француз и финн ехали как сумасшедшие, показывая на 30-километровых отрезках одинаковые времена и просто неприлично оторвавшись от остальных. Лишь потом Лоэб отпустил педаль газа, сочтя второе место вполне приемлемым. Снег и лед все-таки не его конек. А в Норвегии действующего чемпиона поджидала преграда в виде сугроба: «Ситроен-С4» вылетел с трассы и застрял на восемь минут, прежде чем подоспели зрители и помогли вернуться на дорогу. Правда, до того Лоэб держался лишь третьим, не в силах догнать пилотов «Форда» – Гронхольма и Микко Хирвонена. Хирвонен, кстати, опередил опытного партнера на 9 секунд, и «командная тактика» в дело не вступила.

«Ничего страшного, – объяснялся затем француз и приводил разумные доводы. – С4 сильно отличается от «Ксары» – и габаритами, и поведением, я и сам к нему еще не приспособился, и с настройками надо поработать. А зимняя часть чемпионата не так уж много решает – впереди ведь 11 гонок. Главное, автомобиль быстр и позволяет побеждать, а приручение его – дело времени». Да, но насколько неуязвимым выглядит «Фокус»! В трех подряд гонках на двух машинах – ни одной поломки, пять финишей на подиуме из шести возможных!

Идеальный сюжет, которого бы всем хотелось: 5–6 равных по силам команд, 8–10 пилотов претендуют на победу. Но даже многообещающему «Ралли челленджу» такое вряд ли по силам, ведь разные по конструкции автомобили не могут ехать одинаково. Всегда кто-то лучше, кто-то хуже. А если все же состязания эти наберут вес и мощь, у организаторов чемпионата мира всегда наготове ответный ход. В конце концов, Super 2000 придумала ФИА, и как раз для того, чтобы он пришел на смену устаревшему WRC.

«Фокус» поражает высочайшей надежностью. Оба пилота регулярно на подиуме, лишь однажды Микко Хирвонен был четвертым.



ЖДЕМ «СУЗУКИ»

Японская фирма сначала обещала первый старт WRC-версии кроссовера SX4 в 2006 году. Но сроки все время сдвигались, и на сегодня планы «Сузуки» таковы: участие в трех гонках во второй половине сезона-2007 (Корсика, Финляндия, Уэльс). Технические данные дебютанта не разглашаются, о кандидатурах пилотов также ничего не известно. База команды расположена под Парижем, а техническим директором назначен Мишель Нандан, занимавший этот пост в раллийной команде «Пежо» и приложивший руку к чемпионскому 206 WRC. □

Вершина зимнего масштаба

Всем хороша эта молодая гоночная серия – и задумкой, и реализацией, и люди к ней тянутся. Но все же чего-то не хватает. Ход второго сезона Кубка мира анализирует Максим Вольнов.

К середине сезона в неофициальном первенстве наций наметился гегемон. Команда Германии выиграла три этапа подряд, а точнее, все шесть заездов: каждый этап, по модному ныне порядку, состоит из короткого спринта (около 20 минут) и полноценной часовой гонки. Случись такое в Европе на канонических и знакомых многим пилотам трассах, никто бы особо не удивился. Но в том-то и дело, что серия A1 Grand Prix всю зиму провела в краях экзотических – Индонезия, Новая Зеландия, Австралия. И 19-летний Нико Хюлькенберг, впервые в жизни там стартовавший, везде был одинаково быстр!

Не смутила молодого немца и страшноватая с виду городская трасса в Дурбане – восьмой этап проходил в ЮАР. Всюду один и тот же сюжет: старт из первого ряда на стартовом поле, лидерство, победа. Победа Германии по итогам всего турнира, по-видимому, неизбежна. Хотя теоретические шансы догнать ушедшего далеко вперед лидера есть у ближайшего преследователя. И это не команда Англии или Франции, чьи интересы защищают отнюдь не безвестные пилоты, а Новая Зеландия! Кто слышал до сего года о Джонни Рейде? А 23-летний парень регулярно на подиуме, даже выиграл пару гонок. Мастерства набирался в… японской формуле 3 – понятно, что новозеландец мало кому знаком в наших краях. На южноафриканском этапе его заменил некто Мэтт Хэллидэй – и что вы думаете? Дважды финишировал третьим.

Как-то не верится, что Нико Хюлькенберг – великий гонщик будущего. Уж больно мальчишеский у него вид.



ИЗБИЕНИЕ СТАРЕЙШИН

В роли экзаменаторов у этих ребят выступают, между прочим, серьезные взрослые дяди, успевшие побывать в формуле 1: чех Томаш Энге, малайзиец Алекс Йонг, индиец Нараин Картикеян. Казалось бы, должны что-то показать молодежи. Нет, не могут! По сумме набранных баллов Малайзия на седьмой строчке, Чехия – на одиннадцатой. Проигрывать сильным гоночным державам, впрочем, не так уж и обидно. Но даже простой китайский юноша Хо-Пин Тунг, о котором никто слыхом не слыхивал, в Австралии занял призовое место, а Йонг и Энге – никак!

Одна из причин неброского выступления маститых гонщиков кроется в подготовке техники. Машины в А1 хоть и одинаковые для всех, но некоторые команды готовят их чуть лучше. А поскольку трассы, на которых гостит серия, сильно отличаются друг от друга, то особое значение приобретает умение пилота быстро находить верные настройки и… заучивать повороты. Этими навыками, надо думать, в полной мере владеет Нико Хюлькенберг.

Такое противостояние гонщиков разных возрастных групп наводит на мысль, что новое поколение пилотов едет быстрее, чем прежнее. Объяснение кроется, видимо, в постоянно растущем уровне мирового картинга, откуда растут ноги всех кольцевых пилотов. Когда машины одинаковые и конкуренция обостряется, побеждать талантливых соперников получается только еще большим… талантом. Хюлькенберг в 2002 году был чемпионом Германии и Италии по картингу.

ПРИШЕЛ – УШЕЛ?

Главная причина, мешающая А1 стать событием воистину всемирного масштаба, – зрительский менталитет. Формула 1 настолько въелась в сознание масс в виде наиглавнейшей вершины, что все прочие формульные состязания многие зрители (европейские-то уж точно!) рассматривают как «кузницы кадров» для Королевы Автоспорта. Вдобавок менеджеры национальных команд тянут в А1 именно молодых, не обросших титулами и званиями.

А ведь изначально А1 претендует на нечто большее: World Cup of Motorsport – Кубок мира, ни больше ни меньше. Но зажегшиеся звезды пока уходят отсюда в поисках лучшей судьбы. Может, вернутся когда-нибудь потом, не сумев закрепиться в формуле 1, и если это станет нормальной практикой, то серия лишь выиграет. Текучесть кадров – штука скверная даже в гонках.

Создатели А1 провели гигантскую работу, вложили огромные средства и… пока несут убытки. Увы, сделать прибыльный блицкриг на современном рынке гоночных зрелищ почти невозможно, слишком он насыщен предложениями. Избранные для проведения этапов трассы колоритны, но зачастую слишком удалены от мест обитания активных болельщиков. А зимне-весенний формат турнира, изначально казавшийся столь выгодным, приносит пока нежелательные плоды: большинство пилотов стартуют здесь в свободное от основных занятий время. Главные гонки мира все же – летом. □



Аварии в А1 нередки. Причина – слабый для столь быстрых машин уровень подготовки многих пилотов, особенно азиатских.



Воистину, «восьмерка» – неубиваемый автомобиль. На разные треки в 2007 году их вышло, по крайней мере, полсотни.

Сферы влияния

Почему пилоты из Татарстана упорно игнорируют все официальные зимние турниры? Ответ на вопрос ищет Сергей Зиновьев. Фото: Юрий Тюрин, Александр Шепет.

Одна из главных и, увы, непреодолимых трудностей для нашего автоспорта – размеры страны. Наладить общий гоночный процесс, гармонично соединив восток и запад, практически невозможно. «Доуральцам» слишком утомительно, долго и накладно добираться к «зауральцам» и наоборот. Это видно по всем летним турнирам, а уж зимой и подавно: «почему-то» никто не едет из Благовещенска на гонку в Калининград. Словом, единого гоночного пространства в России нет, и потому все официальные трековые серии – чемпионат и два Кубка – не выглядят полноценными.

Москва, где главные денежные потоки и самые обеспеченные команды, на особом положении. Не секрет, что чемпионат России в зачетной группе N-1600 спроектирован в расчете на москвичей. «Чужих» пересчитаем по пальцам: нижегородец, петербуржец, пилот из Пензы да два – из Тольятти. И это чемпионат всея Руси?

Важное событие: старт заводской команды АВТОВАЗа с двумя дебютантами трековых гонок – «калинами 1,6»! Однако тольяттинцы обречены на роль аутсайдеров, так как их машины при равном уровне подготовки с «ситроенами», «хондами» и «фольксвагенами» все-таки заметно уступают иномаркам. Главным образом, в мощности моторов. Перспектива «Калины» в N-1600 туманна.

Погодные катаклизмы вынудили сдвинуть заключительный этап чемпионата на март, и потому в феврале победитель не определился. Не выявится он, возможно, и в марте (материал подготовлен в начале марта – **ред.**). На «хондах» Владимира Череваня и Валерия Павлова нашли блокировки дифференциала, не соответствующие карте омологации. Оба пилота претендуют на «золото», но им предстоит по завершении сезона доказывать свою техническую правоту. Если не смогут, то не исключены дисквалификация и полный пересчет очков. Также среди главных фаворитов Александр Орловский, выигравший за рулем «Ситроена-Саксо» единственный выездной этап в Нижнем Новгороде. Остальные два прошли в «придворном» Раменском.

Расписание Кубка Lada, проводимого под флагом Национальной гоночной се-



Выходец из картинга Василий Проскуряков отнюдь не потерялся в трековом Кубке России.



Василий Мезенцев, младший брат многократного чемпиона страны Николая Мезенцева, продолжает семейные традиции на треке.


Сборочно-кузовное производство (СКП) ВАЗа второй год подряд задает темп в Кубке Lada.

рии АВТОВАЗ, ближе к народу: Раменское, Ульяновск, Самара. Боевая машина построена самим заводом, технические требования ограничены – почти серийные хэтчбеки 2108 и 2112, не более. «Восьмерки» сходят со сцены, осталось всего четыре штуки. А победитель определился досрочно. Выиграв два этапа, Василий Мезенцев (самый опытный из стартовавших) обеспечил себе Кубок еще на один год.

География пилотов Кубка Lada также скромна: Москва и окрестности, Тольятти и Самара. Если не считать двух приглашенных заводом одесситов.

Гонщики остальной России сосредоточились в Кубке страны для машин класса А-1600 – ныне сугубо «восьмерочном», ведущем свою историю с 70-х, с «жигулей» и «москвичей». Тюмень, Курган, Пермь, Кемерово, Екатеринбург, Ижевск, Омск, Нижневартовск! «Калине 1,6», кстати, прямая дорога скорее сюда, нежели в богемный N-1600. Программа Кубка состояла из пяти этапов, и тон задавали, обмениваясь победами, Кирилл Ладыгин из Екатеринбурга и Василий Проскуряков из Тюмени.

А где же, интересно, гонщики Татарстана, не так давно блиставшие во всех трековых зачетах? Ныне они увлечены пятиэтапным чемпионатом… своей республики, без труда собирающим на ледовых овалах по три десятка машин – больше, чем любая из официальных серий. И размеры страны тут ни при чем: Татарстан удобно расположен. По-видимому, этой группе спортсменов не нравится, что трековые гонки в самом популярном в стране классе А-1600 лишили статуса чемпионата России.

Логика чиновников РАФ, распределяющих медали, ясна: «восьмерки» ведь сняты с производства, как-то уже неловко, даже нелепо разыгрывать титул в зачете допотопных машин. Но, позвольте, в N-1600 ведь гоняется и побеждает тоже не самая свежая техника: «сивики» аж позапрошлого поколения и более не выпускаемые «саксо»… □


Заметная новинка в N-1600 – «Рено-Клио». Способен побеждать в заездах, но пока не фаворит.

Жертвы скорости

Ралли «Пено» выдалось самым остросюжетным за всю его пятилетнюю историю. Все четверо главных фаворитов второго этапа чемпионата страны так или иначе понесли потери. Евгений Новиков в самом начале лишился, казалось бы, всех шансов на успех: «Импреза» отказалась завестись на всего лишь 15-градусном морозе, что обернулось потерей 80 секунд. Затем усадили свою технику в сугробы лидировавший Александр Желудов и Андрей Жигунов. И, наконец, вылетел с трассы возглавивший гонку Александр Доросинский – причем на перегоне между сервисным парком и стартом спецучастка!



Новым лидером стал Евгений Аксаков, однако ненадолго: 16-летний Новиков предельно взвинтил темп и отыграл почти минуту отставания. А чемпионат в абсолютном зачете после двух гонок возглавил далеко не самый быстрый, зато стабильный «бизнес-драйвер» Борис Зимин, занявший в «Пено» третье место.

Сход с дистанции

На четвертом этапе зимнего чемпионата Нидерландов по гонкам на выносливость экипажу команды «Сити Моторспорт» не удалось развить успех третьего. Тогда Лев Фридман и Виктор Шаповалов на БМВ-320 выиграли в 2-литровом зачете, а в абсолютном были вторыми, уступив лишь голландскому «Порше-911 GT3». На сей раз россияне шли к верному подиуму на трассе в Зандвоорте, когда за полчаса до финиша закипел двигатель – сход. Не прошло и недели, как «Сити Моторспорт», шесть лет проведшая в гонках, заявила о… прекращении деятельности. «Все участники проекта признали, что сегодня в российском кольце выступление любого коллектива может держаться только на личном энтузиазме», – пояснил Лев Фридман. По-видимому, энтузиазм не беспределен, и вот славная команда закрыта…



КАЛЕНДАРЬ

Ралли	
6-7 апреля	Кубок России, Сочи
27-28 апреля	Кубок России, «Жемчужина Черноморья», Туапсе
Кросс	
11-12 апреля	Кубок России (грузовики), Энгельс
14–15 апреля	первенство России (мини-багги), Н. Новгород
4х4	
25–28 апреля	чемпионат России по ралли-рейдам, «Хазарские степи», Астраханская обл.
27–29 апреля	чемпионат России по джип-триалу, Тольятти
Картинг	
28–29 апреля	чемпионат России, Икша

РЕЗУЛЬТАТЫ. ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

2-й этап, ралли Швеции	
1. **М. Гронхольм** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	3:08.40
2. **С. Лоэб** (Франция, «Ситроен-С4»)	0.53
3. **М. Хирвонен** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	1.41
4. **Х. Сольберг** (Норвегия, «Форд-Фокус»)	2.09
5. **Д. Карлссон** (Швеция, «Ситроен-Ксара»)	3.37
6. **Т. Гардемейстер** (Финляндия, «Мицубиси-Лансер»)	3.54
7. **М. Штоль** (Австрия, «Ситроен-Ксара»)	5.12
8. **К. Эткинсон** (Австралия, «Субару-Импреза»)	6.14
3-й этап, ралли Норвегии	
1. **М. Хирвонен**	3:28.17
2. **М. Гронхольм**	0.09
3. **Х. Сольберг**	3.44
4. **П. Сольберг** (Норвегия, «Субару-Импреза»)	4.01
5. **Я. Латвала** (Финляндия, «Форд-Фокус»)	5.30
6. **Дж. Галли** (Италия, «Ситроен-Ксара»)	7.05
7. **Д. Карлссон**	9.23
8. **Я. Копецки** (Чехия, «Шкода-Фабия») 1	11.49

После 3 этапов

Пилоты:		Команды:	
1. **М. Гронхольм**	24	1. **«Форд»**	44
2. **М. Хирвонен**	20	2. **«Ситроен»**	28
3. **С. Лоэб**	18	3. **«М-Спорт Форд»**	16
4. **Х. Сольберг**	11	4. **«Субару»**	15
5. **Д. Сордо**	8	5. **«Кронос»**	14
6. **П. Сольберг**	8		

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

2-й этап, «Пено»	
1. **Е. Новиков** (Москва, «Субару-Импреза»)	1:27.15
2. **Е. Аксаков** (Москва, «Субару-Импреза»)	0.04
3. **Б. Зимин** (Москва, «Мицубиси-Лансер»)	2.24
4. **А. Сулимов** (Москва, «Субару-Импреза»)	6.23
5. **А. Хинтсер** (Эстония, «Мицубиси-Лансер»)	8.52
6. **И. Даутов** (Ижевск, «Ситроен-Саксо»)	9.21

Мороз на экспорт

Чемпионат страны по ралли-рейдам стартовал в 30-градусный мороз в лесах Ленинградской области. Единственную в мире зимнюю баху приехал посмотреть наблюдатель ФИА: не исключено, что «Северный лес» станет этапом Кубка Европы. Во всяком случае, международным стандартам гонка полностью соответствует.

Дистанцию в 450 км разделили на три дня. Первый отвели для пролога, два вторых – затяжные скоростные участки. По сути, в зимнем варианте баха немногим отличается от обычного ралли, поскольку ехать получается только по расчищенному тракту – никакого бездорожья. Четыре французских экипажа чувствовали себя не в своей тарелке, однако Доминик Оузье вышел пятым в абсолютном зачете. Победителем в абсолюте и зачете «Суперпродакшн» стал Борис Гадасин («Ниссан-Пик Ап»), в «Продакшн» отличился Александр Желудов («Мицубиси-Паджеро»).





Дельное предложение

«Шкода-Октавия» первого поколения – долгожитель на нашем рынке. Чтобы подогреть спрос, дилеры предлагают для нее «спортпакет» за символические деньги. Воспоминания об этой модели освежил Вадим Никишев. Фото: Георгий Садков.

«Молодая была уже немолода». Эта фраза Ильфа и Петрова крутилась в голове, после того как представительство «Шкоды» предложило машину на тест. Однако беглый осмотр автомобиля в темное время поначалу заставил усомниться в возрасте подопечной. Неужели выдали «Октавию RS» второго поколения? Эффектный обвес, спойлер, широкий патрубок выхлопной трубы... Да нет же, все правильно: это элементы пресловутого спортпакета. В него, помимо внешних причиндалов от «эрэски», входят шестнадцатидюймовые колеса и мелочи в интерьере. Прежде всего – цепкие кресла, трехспицевый кожаный руль и удобная рукоятка рычага коробки передач. А вот ходовая часть осталась прежней.

ВСПОМНИТЬ ВСЕ

Пора вспомнить, что много лет назад понравилось в чешском автомобиле и как он воспринимается сегодня. Оформление салона сейчас уже выглядит скромно, однако к качеству материалов и сборки пре-

тензий нет. Современные одноклассники растут как на дрожжах, однако «Октавия» не кажется тесной даже на их фоне, в частности, как раз из-за скупой архитектуры передней панели и, конечно, благодаря удачной компоновки салона. Багажник по объему, похоже, еще очень долго будет вне конкуренции.

О практичности этой «Шкоды» сказано уже немало. Потому перейдем к оценке ездовых свойств, не забыв дать краткий отзыв о рабочем месте водителя. Кресла хороши, они не напрягают «слишком гоночным» профилем, но при этом хорошо фиксируют тело. Да и количество настроек не разочаровывает: наряду со стандартным набором есть регулировки поясничного подпора и высоты подушки – причем даже у пассажира. Рычаг переключения передач сразу ложится в руку, радуя и высотой, и удачной формой рукоятки. А вот «опционный» руль огорчил жестким ободом и его неудобным сечением. Краткий список недочетов завершает компоновка педального узла. Если педали сцепления и тормоза расположены в одной плоскости, то газ намного ближе к полу.

Но управлению разгоном это ничуть не мешает. Замечательный турбодвигатель объемом 1,8 л устанавливался на все модели концерна «Фольксваген», сейчас ему на смену пришел новый мотор, но характеристики «старичка» по-прежнему восхищают. Собственно, его отправили в отставку из-за неспособности выполнять современные европейские экологические требования, зато как раз благодаря этому он очень живо реагирует на перемещение педали акселератора. Для уверенного движения в первых рядах его способностей хватает с лихвой – благо турбина просыпается уже после полутора тысяч оборотов. А дальше – плотное ускорение вплоть до срабатывания ограничителя.

Коробка передач подстегивает к активной езде – спасибо хорошей избирательности и, как уже говорилось, форме и расположению рычага. Однако при динамичном разгоне синхронизаторы «упираются», когда переходишь на высшие передачи.

Версия «1,8 Турбо» оснащается дисковыми тормозными механизмами, причем передние – вентилируемые. Поначалу

Лаконичный макияж неплох, но возраст модели он скрыть не в силах.



Старый знакомый! К силовому агрегату и сейчас трудно предъявить претензии.

На ходу «Октавия» подкупает сбалансированностью характеристик и приятным мотором.



Руль, рычаг коробки и ручник в коже. А вот отделка консоли «под карбон» – на любителя.



Удачная форма плюс четыре регулировки: эти сиденья входят в «спортпакет».

приходится привыкать к особенностям системы, которая чутко реагирует на небольшое первоначальное перемещение педали, но потом усилие возрастает пропорционально замедлению. Грань включения ABS ощущается четко, а при ее переходе внушают уважение и интенсивность замедления, и курсовая устойчивость.

Адаптированная для российских условий подвеска наверняка увеличила крены, но при оценке управляемости первым с языка срывается эпитет «надежная». А спустя некоторое время после привыкания довольно крупная «Октавия» уже провоцирует на активную езду. Но главные достоинства – это энергоемкость и дорожный просвет, который позволяет не беспокоиться о больших свесах и пластиковом обвесе.

КАЗАТЬСЯ И БЫТЬ

Стоимость «спортпакета» всего-то $400. Тестовая машина, оснащенная дополнительным оборудованием, стоит около $25 000, но гораздо больший интерес вызывает скромная комплектация. Ведь при установке «спортпакета» отличить обычную «Октавию» от версии RS можно лишь по тормозным механизмам («горячая» модификация щеголяет зелеными суппортами). Привлекательна и еще одна особенность: мощность мотора 1,8T легко повысить до 170–180 л.с. с помощью чип-тюнинга. А это уже показатели настоящей «Октавии RS». □

За модой следит **Вадим Никишев**

Спортивный минимализм

Культовый «Мини» обрел новую жизнь под крылом БМВ в 2001 году. Спустя пять лет баварцы показали обновленную версию – а фирма «Хаманн» тут же предложила свое видение рестайлингового автомобиля.

Обвес включает передний спойлер, пороги да задний диффузор. Внешность изменилась не радикально, зато соответствует духу «минимализма», которого придерживались заводские специалисты. Впрочем, такой «Мини» способен привлечь внимание не только на улице, но и на традиционных соревнованиях Mini Cup. Более того, индивидуальность подчеркнет раскраска «под флаг» антрацитового, белого или серебристого цвета. Куда ее нанести – на капот, крышу или боковины – решает сам владелец.

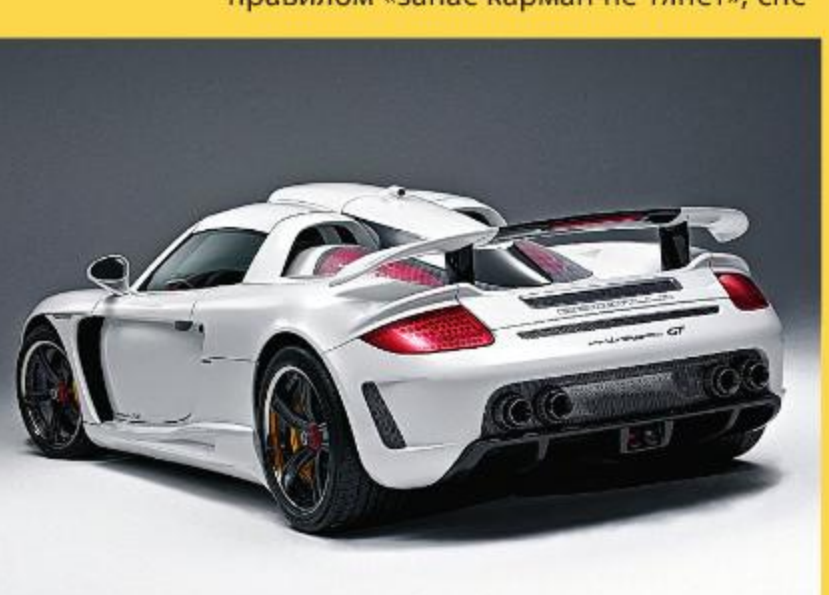
Колеса также предлагаются на выбор. Это могут быть семнадцати- либо восемнадцатидюймовые диски, причем размерность шин в последнем случае составляет 215/35ZR18 спереди и 225/35ZR18 сзади.



Один на полторы тысячи

Существует не так много моделей, тираж которых меньше, чем у «Порше-Каррера GT». Все 1500 выпущенных машин нашли своих покупателей. Однако иным владельцам этих суперкаров все же не хватает 612 л.с. могучего 5,7-литрового мотора V10. Руководствуясь правилом «запас карман не тянет», специалисты ателье Gemballa поколдовали над электроникой, установили новый выпуск, и – вуаля! – дополнительные 60 л.с. и 20 Н·м. Любителям эффектных стартов подарили возможность сократить время разгона до сотни на целых 0,1 секунды.

Но еще более красноречива внешность тюнинговой «Карреры GT». Новый передний бампер, который выглядит скорее окантовкой воздухозаборников, снизу опоясывает лезвие спойлера. Боковые панели – крылья и пороги – также заменены новыми. Задней аэродинамической юбке помогает развитое антикрыло, которое к тому же автоматически увеличивает угол атаки при торможении. А секцию, под которой скрывается могучий двигатель с фирменными карбоновыми элементами, оснастили дополнительным воздухозаборником.





Интернационал

В том, что престижная марка «Астон-Мартин» принадлежит концерну «Форд», можно найти и свои преимущества. Так, на модель Vantage V8 обратили внимание в тюнинговой фирме «Лодер 1899», которая специализируется на доводке моделей с голубым овалом.

«Американский британец» после визита в Германию обзавелся регулируемой подвеской, спортивным выпуском (что разом повысило мощность с 385 до 405 л.с.) и аккуратными аэродинамическими элементами. Все они – спойлеры, диффузор и капот в придачу – выполнены из углеволокна. Колеса тоже необычные, из портфолио британского дизайнера, который пришел на помощь немецким коллегам.

Маска от морщин

Порода! Именно она определяет принадлежность к именитой марке, независимо от года выпуска той или иной модели. С другой стороны, каждое новое поколение переводит предыдущее в менее престижный класс. Способ борьбы с мимолетной модой предложила фирма «Рэйсдизайн» (Racedesign), сконструировавшая новое оформление передка для «Ауди-А6» предыдущего (до 2001 года) поколения. Новый бампер несет на себе «геральдический щит», который стал неотъемлемой частью облика последних моделей фирмы. Более того, массивная решетка радиатора – точь-в-точь такая же, как на новых заводских машинах. А сетки, покрывающие воздухозаборники, позаимствованы у «Фольксвагена-Гольф V GTi».

Основной плюс косметического набора – легкость монтажа. Все элементы крепятся на штатные места, даже система омывания фар не становится помехой. То же касается и заднего бампера, для устанвки которого не нужно переделывать парктроник.



Знай свое место!

Детское кресло необходимо! С одной стороны, этого никто не отрицает, а с другой – его фактическое отсутствие никак не отразилось на детских пассажироперевозках, в чем лично убедились Максим и Анастасия Приходько – папа и дочь. Фото: Константин Якубов.



Постановление Правительства РФ от 28 февраля 2006 г. № 109 четко объясняет, как надо перевозить детей до 12 лет: необходимо либо автокресло, либо специальное удерживающее устройство (с прошлого года это записано и в пункте 22.9 Правил дорожного движения). Предусмотрена и ответственность за перевозку детей, так сказать, без ничего – штраф 100 рублей (КоАП РФ, п. 12.23). Мы с ребенком решили на собственной шкуре испытать, как действуют новые правила. Запаслись деньгами и для начала поехали на такси.

ТРОЕ С КРЕСЛОМ

Прихватив собственное автокресло, жмемся на тротуаре. Я машу руками, давая понять, что нам позарез надо уехать. Первый же частник – «наш».

– Здрасте, нам бы до метро...

– Не вопрос – 200 рублей!

– Спасибо, – я начинаю проталкивать свое автокресло в салон.

– Э-э, мужик, ты чего? – водитель берет верхнее ля в третьей октаве.

– Как чего, кресло ставлю, чтобы ребенка зафиксировать, – по-прежнему бодренько отвечаю я. Увидев фотографа, горе-таксист понимает, что он попал. Но куда и на что, он еще не понял.

– Мужики, вы чего?!

– Нам бы доехать до метро…



«В Тулу со своим самоваром», или готовимся ловить такси по-научному.

Дабы не нарушать правила, я тоже пристегнулся. Шофер от всего этого просто в шоке.

– А кресло-то зачем? – не унимается «водила».

– Ну, как это зачем, сейчас так положено! – продолжаю я, пристегивая своего ребенка.

– Ну, вы даете, артисты…

Остаток пути мы выслушиваем краткую историю водителя: от «я сам бывший военный» до «делать им нечего, придумали эти кресла». Распрощавшись, понимаем, насколько комично выглядим: два мужика, девочка и автокресло. Но вернемся к такси: возможно, частники – так сказать, любители наживы в чистом виде, а закажемка мы настоящий мотор с шашечками!

АЛЛО, ТАКСИ!

– «Новое желтое такси», здравствуйте.

– Мне нужна машина с детским креслом: у меня ребенок семи лет.

– Минутку, – и я слушаю в трубке грустную мелодию, уже догадываясь, какой будет ответ.

– Вы знаете, как таковых автомобилей с детскими креслами у нас нет, но все машины оборудованы ремнями безопасности, так что никаких проблем.

– Спасибо.

Тут вспоминаю, что в начале этого года больше всего было нареканий на закон со стороны таксомоторных компаний. Зачастую, узнав, что есть малолетний пассажир, таких клиентов обслуживать отказывались. Опасение можно понять: 1 января вступила в силу ответственность за перевозку детей до 12 лет без надлежащего автокресла. Говорят, наиболее дальновидные компании купили такие кресла, другие же, прекрасно зная менталитет нашего народа, решили подождать – авось инспекторы забудут про такое правонарушение, как забыли про непристегнутые ремни безопасности, езду без ближнего света вне населенных пунктов и даже проезд на запрещающий сигнал светофора. Звоню в следующую компанию, «Дон-авто».

– Здравствуйте, мне надо с ребенком семи лет в аэропорт.

– Какой автомобиль вас интересует?

– Да мне все равно, я вот насчет кресла…

– Какого?

– Ну, детского, сейчас же малолетних в специальном автокресле надо возить, а то оштрафуют.

– Минутку, я узнаю… Нет, кресел у нас нет, но пока никто не жалуется, ремнем безопасности пристегнете, – отвечает мне барышня.

Звонки в другие таксомоторные компании только подтвердили мое убеждение, что ничего страшного в этом нет. Но, может быть, это столичные таксисты беспечны, а как в законопослушных регионах? Звоню в Новосибирск, фирма «Такси-Заказ». Мне надо ехать с ребенком. Как насчет кресла?

– Такое правило было, но его отменили (?!), так что мы возим спокойно.

– Давно?

– Нет, совсем недавно.

– И нет никаких нареканий?

– Ничего нет, все нормально, – уверенно отвечает мне диспетчер.

Ну, сибиряки, ну, конспираторы! Ладно, позвоним на юг, скажем, в Краснодар. Вот есть таксомоторная фирма с авиационно-милитаристским названием «Б-52».

– Мне с семилетним ребенком ехать, и вроде как кресло надо для него какое-то специальное?

– Вы знаете, это правило еще не ввели (!), так что ничего страшного, без кресла поедете. Вам куда машину подавать?

– Большое спасибо.

Перекличка по стране доказывает, что жизнь по-прежнему богаче фантазий. Для кого принимают эти законы? Где профилактика и напоминание о том, что детей до 12 лет надо перевозить только в автокресле (или устройстве, его заменяющем)? Во всяком случае, правило действует несколько месяцев, а никакой широкомасштабной государственной пропаганды по этому поводу не видно и не слышно, хотя на федеральную программу по повышению безопасности дорожного движения выделены миллиарды рублей…

И вновь мы на улице, но уже без кресла. Мы опять голосуем. Тормозит «пятерка» с благообразным дядечкой за рулем.

– Нам бы до метро.

– Поехали!

– Я слышал, вроде бы детей до 12 лет нельзя без автокресла перевозить?

– Парень, тебе ехать надо – так поехали!

Ладно, поехали, но я продолжаю гнуть свою линию: знает ли водитель вообще что-нибудь про детские автокресла?

– Да вроде отменили их, – раздумчиво глаголет он. – Дорого и вообще…

АУ, ГАИ!

Дорого? Только вот с чем сравнивать, в каких единицах мерить безопасность собственного дитя? Вроде бы любой родитель,

ТАМ, ГДЕ ЛЮБЯТ ДЕТЕЙ

Первые правила, касающиеся перевозки детей в автотранспорте, были разработаны в Европе еще в 1958 году, а первое автомобильное кресло для малышей появилось в Швеции в 1963-м. Ныне штраф за перевозку детей до 12 лет без специальных удерживающих средств в разных странах Европы составляет от 100 до 1500 евро.



«Деньги решают все!» – таков девиз «бомбил». К тому же «это все отменили».

Детские кресла обязательны уже несколько месяцев, но никакой государственной пропаганды по этому поводу не видно и не слышно, хотя на федеральную программу по безопасности движения выделены миллиарды…



Стандартная ситуация для всей страны. К большому сожалению. Так жить нельзя…

не дожидаясь приказа сверху, сам должен побежать в магазин за специальным креслом. Наверное, есть такие (сам видел, когда детское сиденье покупал), но – увы! – нас, похоже, даже в «европейских» городах Центральной России совсем немного. Большинство упорно считает, что именно их «пронесет» и все ДТП достанутся другим (еще раз – ау, где на сей счет государственная пропагандистская кампания по телевидению и радио?).

Тем более что инспектор ДПС не обратит на это нарушение никакого внимания. Говорю это со знанием дела, так как во второй части рейда поездил специально с дочкой и без автокресла (Настя по этому поводу очень удивлялась – она привыкла к своему сиденью и никакого неудобства в нем не испытывала). Здесь я предвижу крики в защиту постовых, мол, «у них есть дела и поважнее», поэтому даю отпор сразу: первая и святая обязанность любого инспектора ГАИ – обеспечить безопасность на дороге для всех участников дорожного движения. А все остальное – потом.

Да, сумма штрафа и цена самого доступного автокресла (1400 рублей) – несопоставимы. С другой стороны, если оно нужно от случая к случаю, кресло можно взять и напрокат. Я легко нашел рекламу прокатных контор в интернете: аренда кресла на сутки – 50 рублей, на месяц – 700. Наконец, нашлись «продвинутые» таксомоторные фирмы, где есть детские кресла, но и тут не все так радужно: придется доплатить 150 рублей к общей сумме заказа. Пусть так, но хоть кто-то выполняет правила, писанные для всех. Остальные этот пункт «отменили». Как надолго – зависит от нас с вами. □

Система координат

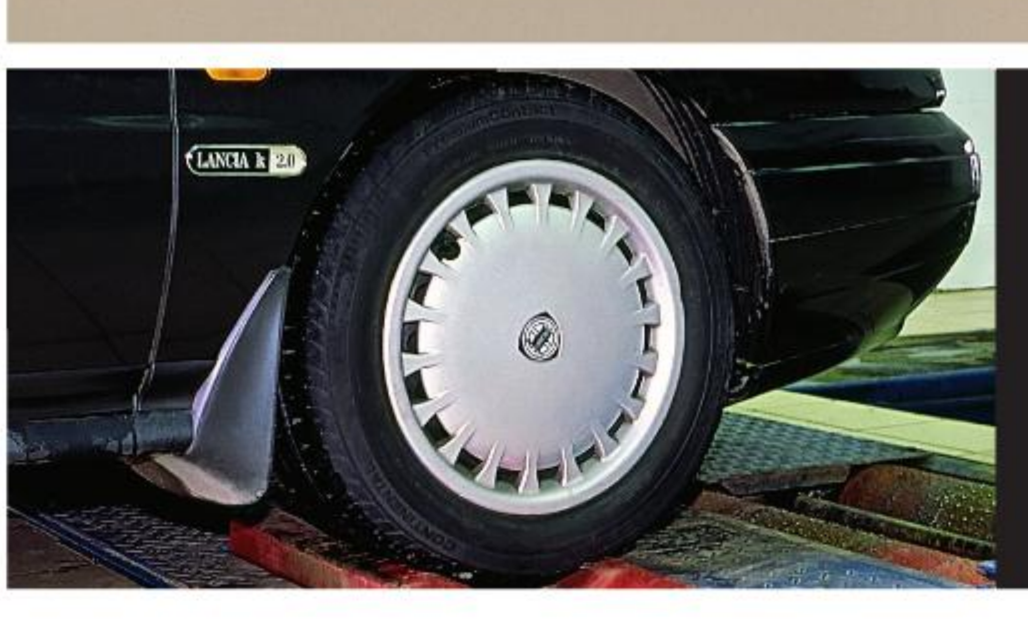
Остановить движущийся автомобиль можно добрым десятком способов. Но на ПИКе потребуют продемонстрировать только три. Чем магическое число в данном случае чревато для автолюбителя, выяснял Евгений Борисенков.

По официальной версии, легковой автомобиль должен располагать тремя видами тормозных систем – рабочей, запасной и стояночной. Их исправность и проверяют при инструментальном контроле.

СТОП-МАШИНА

Рабочую систему тестируют двумя способами – в дорожных условиях либо на стенде. «В поле» эффективность оценивают по длине тормозного пути при заданном усилии на педали (соответствующем экстренному торможению). Правомочен и другой вариант, когда вместо пройденного пути измеряют время срабатывания системы и установившееся замедление. В любом случае тормозить надо с 40 км/ч, а машина должна сохранить траекторию до полной остановки, оставаясь внутри нормативного коридора шириной 3 метра. При наличии ABS добавляется еще одно требование – двигаться без видимых следов увода, заноса и не юзить вплоть до той скорости, при которой отключится система (не более 15 км/ч). Испытания проводят на чистой и сухой поверхности, при холодных тормозах. Масса авто не должна превышать разрешенную максимальную (см. ПТС или свидетельство о регистрации).

Увы, тестировать тормоза в естественных условиях хоть и просто, но некомфортно – климат по большей части неподходящий. На стенде – иное дело: тепло, светло и за шиворот не каплет. Эффективность системы здесь проверяют иначе, хотя и при том же усилии на педали – по величине удельной тормозной силы на каждом колесе (как вариант, допускается одновременное их блокирование). Выводы, вытекающие из нехитрой формулировки, весьма интересны. Во-первых, автомобиль предварительно надо взвесить, причем по частям – дабы определить нагрузку, приходящуюся на каждое колесо. Внимание! Здесь и далее, до окончания процесса, рядом с водителем должен находиться пассажир – таково требование ГОСТа. В отсутствие весов стандарт допускает использование справочных данных. Цифры, указанные в распечатке, в любом случае стоит тщательно проверить –

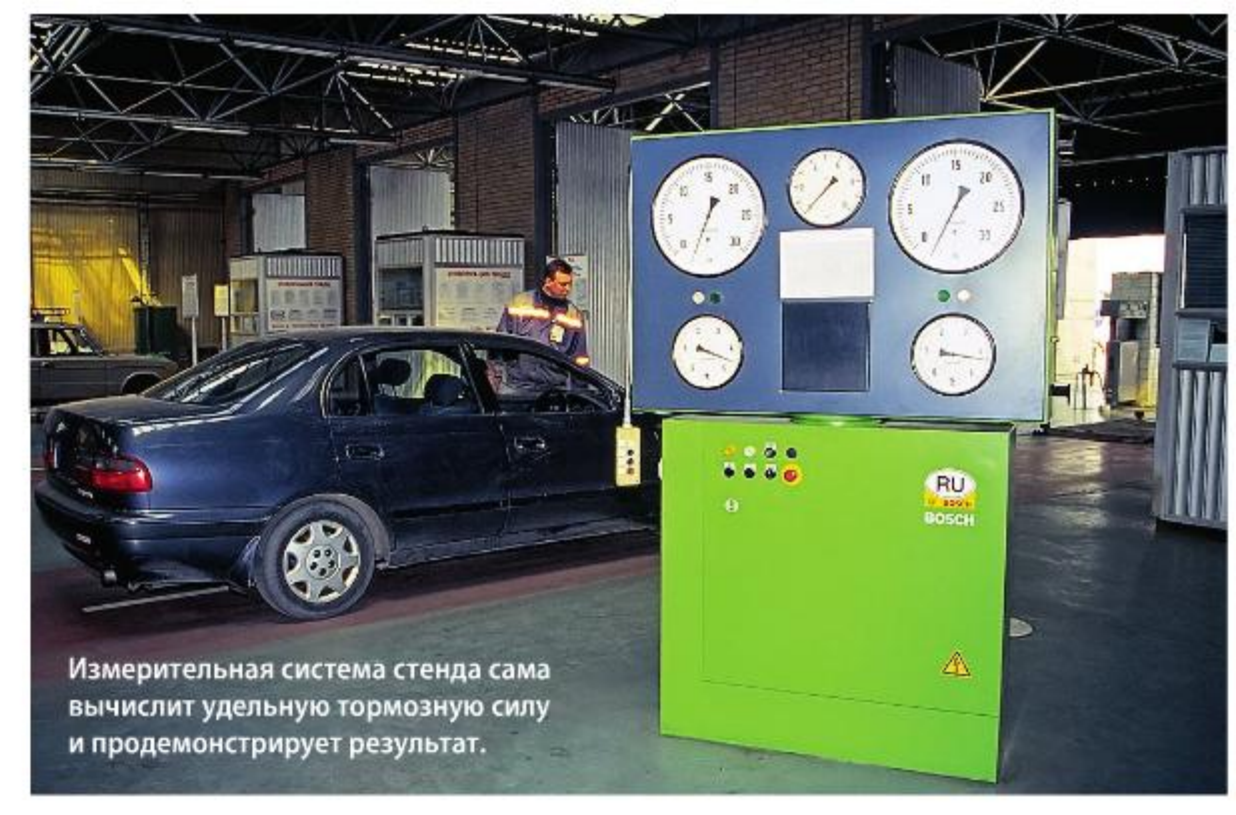


Прежде всего автомобиль необходимо взвесить и определить нагрузку, приходящуюся на каждое колесо.

При стендовых испытаниях дорожное полотно с успехом заменяют беговые барабаны.







Измерительная система стенда сама вычислит удельную тормозную силу и продемонстрирует результат.

не ровен час, «жигуленок» окажется тяжелее Кам-АЗа!

Помимо абсолютных значений, умная техника выдаст и разность удельных тормозных сил – эта величина (в процентах от наибольшего значения) не должна превышать 20.

Но будьте бдительны – результат во многом зависит от состояния контактирующих поверхностей! Убедитесь, что ролики стенда не изношены до конца (до полного стирания рифленой поверхности или разрушения абразивного покрытия), а шины чистые и сухие. Никто не видел, чтобы на ПИКе измеряли давление в шинах, хотя технология того требует. Присесть придется заинтересованному лицу – автовладельцу. Есть в техосмотре и другие национальные особенности. Стандарт узаконил их в пункте 5.1.2.10, предписав исполнителю руководствоваться инструкцией по эксплуатации стенда. И если там написано, что его ролики не переваривают шипов – так тому и быть. Разумеется, существуют в природе и специальные ролики, и приставки, учитывающие влияние ABS, и даже конструкции, нейтрализующие вискомуфты (последние устроены до гениальности просто – барабаны вращают колеса оси в разные стороны, оставляя кардан неподвижным). Только выяснять, что вам нужно и где оно находится, придется самим. А иначе – отключайте приводы дополнительных ведущих мостов и разблокируйте трансмиссионные дифференциалы (п. 5.1.2.3). Не секрет, что многие предпочитают куда более простой выход...

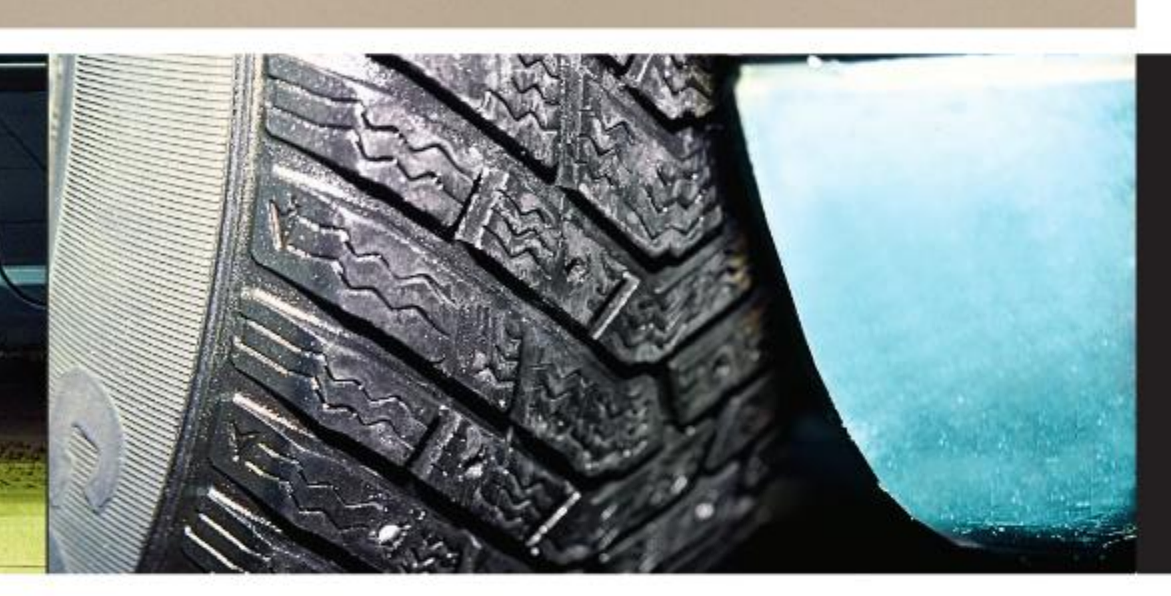
Со стояночной (она же на легковушках и запасная) системой все куда проще. На стенде измеряют удельную тормозную силу на соответствующей оси из расчета приходящейся на нее части снаряженной массы. В дорожных условиях оселком служит эстакада с уклоном не менее 23%. Здесь оговорена и последовательность – сначала машину фиксируют ножным тормозом, а затем – ручником. Контрольное время – одна минута. В любом варианте нормируется и усилие на рычаге.

ВРАГ ХОРОШЕГО

Главное – не стремитесь ничего улучшать: с тормозами не шутят! Так, удаление «колдуна» аукнется неустойчивостью машины при экстренном торможении. Та же беда ждет любителей заменять барабаны на диски в тормозах задней оси. Ссылки на то, что сам механизм-де сертифицирован, критики не выдерживают. Ведь сертификат только подтверждает качество конструкции и надежность изготовления. Для ГИБДД этого недостаточно – соискателю необходимо оформить внесение изменений в конструкцию транспортного средства.

А вот озаботиться состоянием штатных деталей при подготовке стоит. Список не так велик – удостоверьтесь, что движущиеся части системы (включая шток регулятора) не закисли, поверхности трения не изношены больше нормы, нигде ничего не течет. Протестируйте также вакуумный усилитель (подробности – в любой инструкции), оцените работоспособность ABS (по дрожанию педали и отсутствию юза на скоростях выше 20 км/ч) и всех стоп-сигналов. По случаю (если вышел срок или температура кипения упала ниже допустимой) неплохо заменить рабочую жидкость и прокачать контуры. Вновь установленные колодки следует обязательно притереть (то есть в течение первых 200 км пробега избегать резких торможений). Не сомневайтесь, труды окупятся сторицей – ведь тормоза нужны не только на техосмотре.

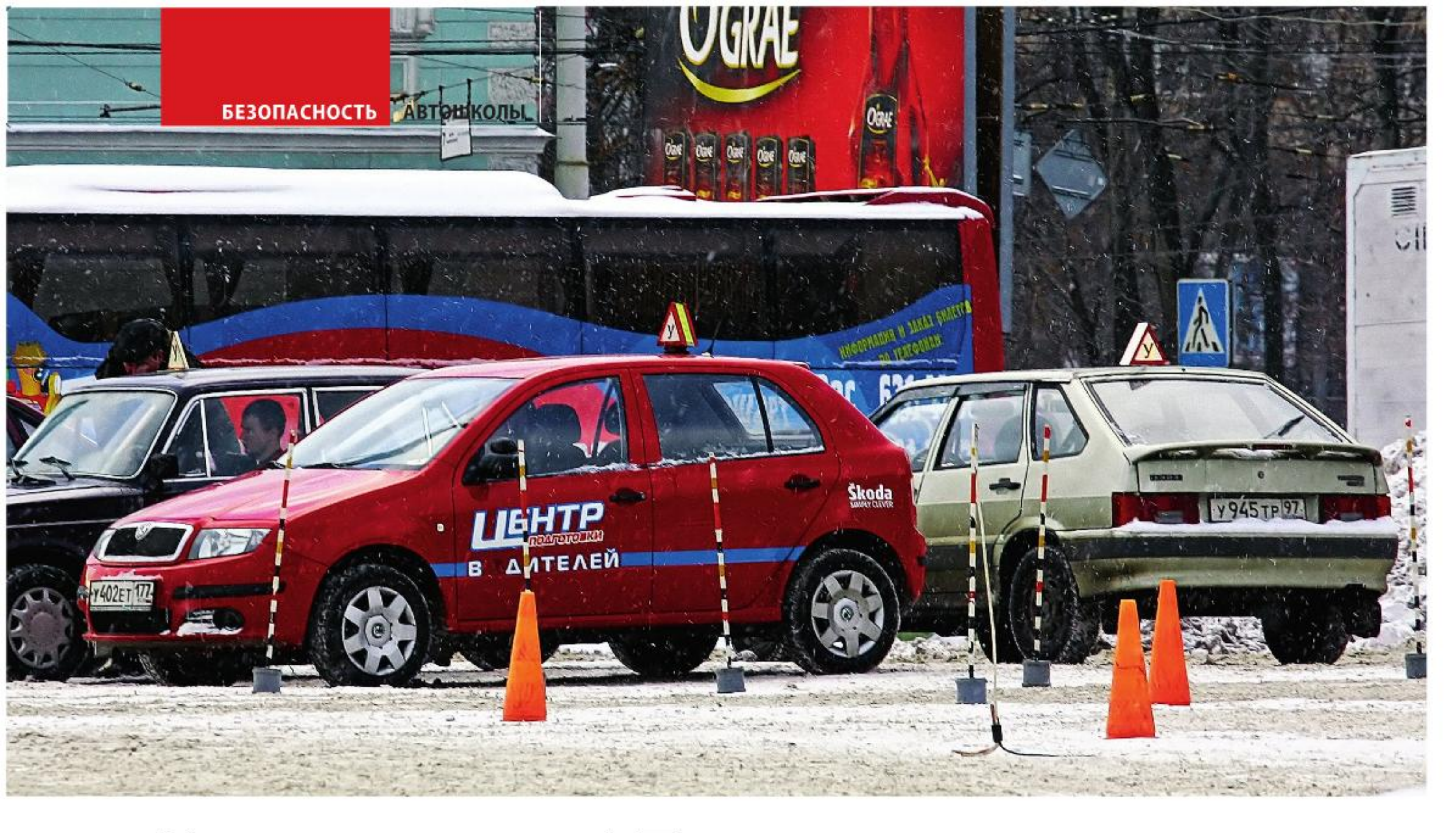
При подготовке материала использован ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки». □



Проследите, чтобы колеса были чистыми и сухими, иначе эффективность торможения может оказаться ниже нормы.

Чрезмерный износ рабочих поверхностей тормозов поддается оценке даже на глаз.





Куплю навыки! Права – не предлагать

Получить права и научиться ездить – при сегодняшней ситуации в автошколах это совсем не одно и то же. Что будет с нашей системой автообразования, пытался выяснить Андрей Морозов.

ИСТОРИЯ ШКОЛЬНОЙ ВИНЫ

«Мы едины во мнении, что уровень подготовки водительского состава не обеспечивает того, чтобы человек получил образование и навыки, способные уберечь его на дороге даже в самых экстремальных ситуациях». Это цитата из прошлогоднего декабрьского выступления министра внутренних дел Рашида Нургалиева. Он уверен, что подготовка будущих водителей осуществляется натаскиванием на сдачу определенных видов экзаменов, чтобы курсант автошколы мог получить водительское удостоверение. Наверное, генерал прав; все так и есть. Но насколько велика вина «чайников» за трагическую статистику ДТП?

Основные причины ДТП с трагическим исходом – серьезнейшие нарушения правил: нетрезвое состояние водителя, выезд на встречную полосу, проезд на запрещающий сигнал. Для двух последних случаев в прошлом году провели подробный анализ. И выяснили, что новички (водители со стажем менее двух лет) были виновниками лишь в 5% и 17% случаев!

– Не совсем понятны обвинения в адрес автошкол в том, что невысокий уровень подготовки начинающих водителей – причина трагедий. Ни в одной школе не учат нарушать правила движения, не рекомендуют выезжать на «встречку» или гнать на «красный». Преподаватели не заставляют студентов выпивать перед практическими занятиями. Это же абсурд! А если серьезно, кроме статистики, тезис о бесшабашности и лихачестве «чайников» опровергает и сама логика жизни, – считает президент Межрегиональной ассоциации автошкол России Владимир Виноградов. – Начинающий водитель просто не может позволить себе «лихачить». Он тихо и осторожно плетется в крайнем ряду, вызывая, конечно, раздражение у так называемых «опытных» водителей. Но реальной причиной ДТП такая езда становится крайне редко, что и подтверждает статистика…

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Чему учат в автошколах?

- 13% *водить автомобиль*
- 67% *сдавать экзамены на права*
- 20% *ничему полезному*

УЧИТЕЛЯ – ЗА УЖЕСТОЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ

Самое интересное, что специалисты автошкол считают: уровень требований к будущим водителям не соответствует современной дорожной обстановке!

– Программы обучения вождению застряли на уровне 40-х годов прошлого века, – уверен директор «Центра высшего водительского мастерства» Эрнест Цыганков. – Устарели и программа обучения, и литература, и методы подготовки водителей.

Казалось бы, учителя «сами себя секут». Но попытка разобраться в существующем парадоксе приводит к любопытному логическому выводу. Цель сегодняш-

ней автошколы – дать слушателю знания Правил дорожного движения, чтобы он смог сдать теоретический экзамен в ГАИ. И обучить вождению автомобиля. Но опять-таки только с целью подготовить к экзамену по вождению.

Автошколы ныне – коммерческие предприятия. Конечная цель любого бизнеса – получение прибыли; как следствие – минимизация расходов. Поэтому автошколы и закладывают тот минимум, который требует от них… ГАИ: откатать с инструктором положенные 36 часов. Учить меньше нельзя, дольше – невыгодно.

Казалось бы, решение проблемы, которую сами руководители МВД и озвучивают, элементарно: если уровень подготовки учащегося не соответствует требованиям ГАИ, экзаменатор не должен выдавать водительское удостоверение. Между тем ежегодно в России права получают 2 млн. новичков.

– На сегодняшний день серьезные и солидные автошколы кровным образом заинтересованы в ужесточении требований к уровню обучения, – рассказывает В. Виноградов. – В первую очередь, как это ни покажется странным, если требования к нашим учащимся при сдаче экзамена в ГАИ будут существенно ужесточены, от этого выиграет образовательный бизнес. Ведь исчезнут те самые школы-однодневки, которые не готовят водителей, а натаскивают «клиентов» на сдачу экзаменов. Тогда как автошколы с хорошими инструкторско-преподавательскими кадрами без видимых усилий и серьезных временных затрат смогут перестроить систему автообразования…

ЧТО ДЕЛАТЬ ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС?

Но пока программы в автошколах меняться не будут, уверяет глава ГИБДД России В.Кирьянов.

– В некоторых автошколах спекулируют на ложной информации о том, что с этого года установят новые сроки и программы подготовки водителей. Это неверно! Не надо спекулировать и увеличивать плату за обучение. Мы совместно с Минобразования работаем над изменениями в программе подготовки водителей. Но ее пока нет, она не утверждена и не принята.

Но что же делать сегодня тому, кто хочет не просто получить права, а по-настоящему научиться ездить? Вот совет президента Межрегиональной ассоциации автошкол Владимира Виноградова:

– К сожалению, понять, соответствует ли уровень обучения в автошколе тому, что учащийся хочет получить, можно лишь практическим путем. Поэтому я посоветовал бы абитуриенту при заключении договора (а это обязательное условие!) оставить за собой право после первых одного-двух занятий по практическому вождению прекратить обучение без потери своих денег. Любой здравомыслящий человек поймет, учат ли его водить машину или просто натаскивают на сдачу экзаменов. □

На сегодняшний день серьезные и солидные автошколы кровным образом заинтересованы в ужесточении требований к уровню обучения.




LB MU 70



Слабых не бьют!

Почти треть погибших в дорожных коллизиях – пешеходы. Они не защищены каркасами, подушками, ремнями, подголовниками, как люди внутри автомобиля. Безопасностью самых слабых озаботился Роман Никитин.

Спасительную одежду, смягчающую удар при встрече с машиной, пока не придумали. Да и согласитесь ли вы таскать на себе дополнительную обузу? Поэтому-то и решили инженеры зайти с другой стороны – возложить обязанность защищать пешехода от автомобиля на... сам автомобиль.

СТРЕЛЬБА ПО КВАДРАТАМ

По тестовой процедуре EuroNCAP, принятой в 2002 году, проверяют не только то, насколько безопасен автомобиль для экипажа, но и как он относится к бедолагам, попавшим под колеса. Методику испытаний разрабатывали на основе реальных столкновений. Большинство наездов происходят по одной схеме, которую можно разделить на два этапа. Сначала бампер машины бьет по ногам, затем подкошенный человек падает головой на капот или ветровое стекло. Именно эти элементы кузова и подвергают тщательной проверке.

Чтобы оценить безопасность автомобиля при встрече с пешеходом, переднюю часть размечают по специальному шаблону на ячейки. Дюжина, расположенная на бампере, радиаторной решетке, кромке капота, образует зоны удара по ногам. Еще 48 определяют места возможного контакта головы пешехода с капотом, ветровым стеклом и рамкой. По расчерченным «мишеням» машину обстреливают специальными болванками, имитирующими голову и ноги (голени и бедра) пешехода. Удары наносят с той силой, с которой происходит реальное столкновение на скорости 40 км/ч. «Головы» и «ноги» напичканы датчиками, чьи сигналы собирает и обрабатыва-

ет компьютер. После испытаний каждая ячейка получает персональную оценку за безопасность (для наглядности их выделяют на схеме определенным цветом), а по сумме автомобилю присуждают звезды (максимум – четыре).

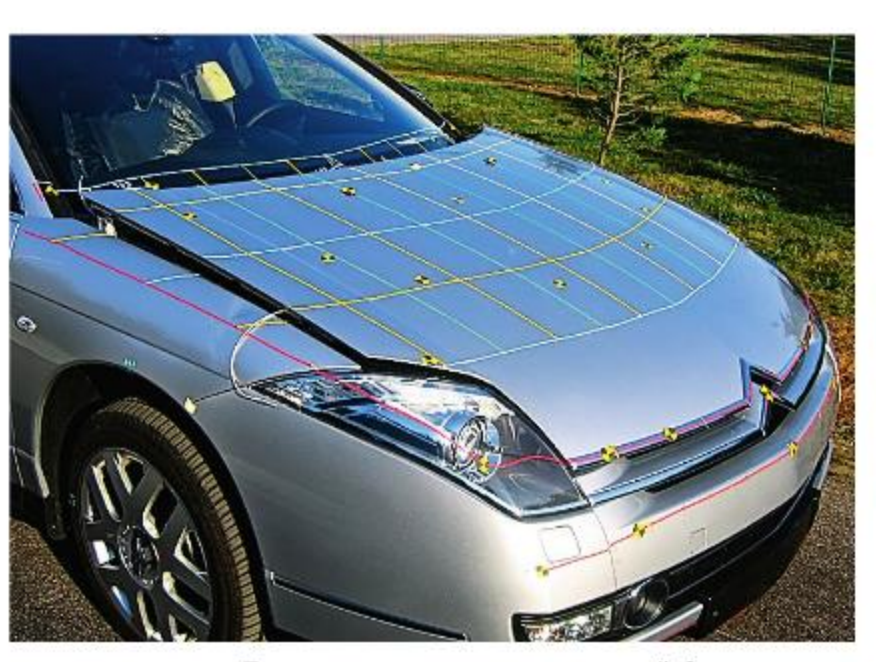
ПРОЯВЛЕНИЕ МЯГКОСТИ

Самая большая угроза для пешехода – не бампер или капот, а скрытые под ними агрегаты. Голова человека весит около 4 кг и при ударе на скорости 40 км/ч проминает «железо», будто фольгу. Поэтому в современных машинах капот имеет минимум усилений, а спасительное пространство под ним стараются максимально увеличить, в идеале – сделать регулируемым. Например, как только датчики на бампере фиксируют наезд на пешехода, механизм с пиропатроном приподнимает капот, увеличивая зазор до внутренних агрегатов. Один из первых автомобилей с такой системой – «Ситроен-С6», получивший, кстати, максимальные четыре звезды за защиту пешеходов в испытаниях EuroNCAP.

Увы, в отличие от капота, отодвинуть бампер от жесткого кузова при столкновении не успеет никакая пиротехника – ведь он первым «встречает» пешехода. Проблему решают, например, применяя более податливый пластик. В 2001 году «Хонда» представила «Сивик» с «мягким» передком. Исследования показали, что вероятность травм снизилась на 10%: результат испытаний – три звезды из четырех возможных.

ВСЕ НА ЗАЩИТУ ПЕШЕХОДА

За последние несколько лет автомобили стали намного добрее к попадающим под колеса. Наибольший прогресс у моделей бизнес-класса. Правда, во многом потому,



Первым получил максимальный балл по защите пешеходов «Ситроен-С6». При наезде на человека он приподнимает капот на 65 мм всего за 40 мс.

ОПАСНЫЕ



«ШКОДА-СУПЕРБ» (2003)

Четыре года назад полностью провалила тест EuroNCAP. Результат – ноль баллов и, соответственно, ни одной звезды. Хотя за защиту пассажиров – четыре.
Пешеходный тест: 0 звезд



«СУЗУКИ-ГРАНД ВИТАРА» (2003)

Разработчики пообещали, что в машине нового поколения будут учтены все ошибки предшественницы 2003 года. Ждем крэш-теста. А пока – ноль баллов. Показатель пассивной безопасности на среднем уровне – 3 звезды.
Пешеходный тест: 0 звезд



«ДЖИП-ГРАНД ЧЕРОКИ» (2005)

Легендарный вседорожник дружелюбен к водителю и пассажирам (4 звезды за фронтальный и боковой удары и 3 – за безопасность детей), но не к пешеходам. Конструкторам есть над чем работать.
Пешеходный тест: 0 звезд



«ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ» (2004)

Эксперты отметили хорошую защиту головы пешехода, однако края капота и крыльев все же небезопасны. За фронтальный и боковой удары «Гольф» получил максимальные 5 звезд.
Пешеходный тест: 3 звезды (19 баллов, 53%)



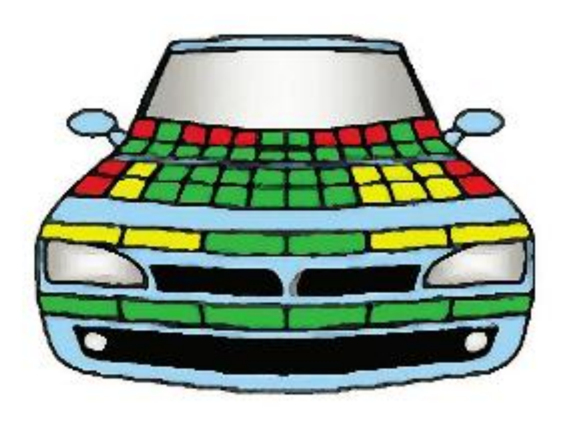
«СИТРОЕН-С4» (2004)

Еще один «пятизвездный» автомобиль за безопасность пешеходов набрал 22 балла, что соответствует 3 звездам. Специалисты EuroNCAP отметили мягкую кромку капота, которая оградит маленьких пешеходов от серьезных травм.
Пешеходный тест: 3 звезды (22 балла, 61%)



«СИТРОЕН-С6» (2005)

Первый и пока единственный набрал максимальное количество звезд в пешеходном тесте. В этом заслуга приподнимающегося во время удара капота. Остальные показатели отличные: 5 звезд по защите пассажиров и 4 – за детей.
Пешеходный тест: 4 звезды (28 баллов, 78%)



Цветные ячейки на схеме показывают, насколько безопасна эта часть кузова для пешехода. Зеленая – хорошо, желтая – посредственно, красные – плохо.

что предыдущие были в числе отстающих. Например, из четырех автомобилей выпуска 2002–2003 гг., прошедших горнило EuroNCAP, лишь СААБ 9-5 набрал две звезды, да и то по устаревшей методике, действовавшей до января 2003-го. Остальные – и того хуже.

По той же причине хорошо виден прогресс среднего класса и мини-вэнов. Остальные автомобили совершенствуются медленнее, но стабильно (см. табл.). Пока, к сожалению, самой большой угрозой остаются полноразмерные вседорожники. Прежде всего – из-за высокой передней части, которая не «подсекает» пешехода, а бьет по туловищу. Компактные «паркетники» ближе к легковым машинам, а потому не столь опасны. Но, в общем, тенденция четкая – чем новее машина, тем меньше вреда она причинит попавшему под колеса человеку.

По данным ООН, ежегодно на дорогах планеты гибнет 1,2 млн. человек, еще полмиллиона получают травмы. Цифры гигантские, поэтому организация даже приняла директиву: объявить каждое третье воскресенье Всемирным днем памяти жертв дорожных аварий. Остается надеяться, что когда-нибудь «кровавое воскресенье» станет обычным выходным, а попавшие в дорожные происшествия будут отделываться легким испугом. □

БЕЗОПАСНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ РАЗНЫХ КЛАССОВ* (пешеходный тест)

Класс	Годы выпуска 2002–2003 гг.	Годы выпуска 2004–2006 гг.	Прирост, %
	Среднее количество звезд		
Бизнес	1,25	2,00	60
Средний	1,15	1,57	37
Малый	1,75	2,00	14
Особо малый	1,67	1,96	17
Мини-вэны	1,20	1,67	39
Компакт-вэны	1,90	2,00	5
Вседорожники	1,00	1,20	20
«Паркетники»	1,75	2,00	14

*По результатам испытаний EuroNCAP.

Дело о «больной голове»

Про страхование автомобилей мы говорим почти в каждом номере журнала. Но сама жизнь подкидывает новые и новые повороты этой темы! Очередной детектив от Сергея Смирнова, заведующего отделом правовой информации ЗР.

Воскресным вечером 22 февраля 2004 года Сергей Д. возвращался домой в отличном настроении. Перестроившись в крайний ряд, Д. остановился перед светофором в ожидании зеленого сигнала. Впереди стоял только один автомобиль – «Шкода». Вот иномарка начала движение, Сергей тронулся следом. Неожиданно «Шкода» затормозила (как выяснилось позднее, водитель пропускал автомобиль, двигавшийся по главной дороге). А вот Д. затормозить не успел… Хорошо, что скорость набрать машины не успели, поэтому повреждения были не такие значительные. Как положено, водители вызвали ГАИ и начали заполнять извещения для страховых компаний. Минут через сорок прибыл наряд ДПС. Сергей свою вину не отрицал, поэтому милиционеры быстро составили схему и взяли объяснения с участников происшествия. Протокол в отношении Д. сотрудники ГАИ составлять не стали, сказав лишь, чтобы через недельку явился «в отделение»…



Рисунок Сергея Савилова

В группе разбора, видимо, вовремя сообразили, что при оформлении аварии инспектор просто забыл составить протокол об административном правонарушении. Отведенные на это по закону двое суток истекли, вот и пришлось стражам правопорядка бумагу изводить и целое «расследование» проводить. Для этого Сергей еще раз посетил ГАИ – через несколько дней, когда протокол и постановление были готовы. Там успокоили: переживать нечего, автомобиль второго участника застрахован по КАСКО – значит, ущерб полностью оплатит страховщик. Итак все расходы, что легли на плечи Сергея, – ремонт собственной машины, которая была застрахована только по ОСАГО. По идее, именно страхование гражданской ответственности должно было избавить Д. от головной боли: оплата ремонта второй машины – забота двух страховых компаний…

Со временем Д. забыл об этом случае вовсе.

ВЕРНИТЕ НАШИ ДЕНЬГИ!

Через два года Сергей получил по почте судебную повестку – и никак не мог понять, по какому поводу. В московском судебном участке № 377 ему вручили копию искового заявления и назвали дату слушания дела. Как оказалось, «Русская страховая компания», где у потерпевшего в той злополучной аварии был застрахован автомобиль, заплатила за ремонт 31 тысячу рублей и теперь желала взыскать эту сумму с Сергея! С исковым заявлением Сергей пришел в свою страховую компанию, где уже не один год покупает полисы ОСАГО. Как быть в такой ситуации, поинтересовался Д., может ли чем-то помочь его страховая компания?

Менеджер просмотрел документы и сказал, что по поводу этой аварии к ним никто не обращался. Кроме того, раз с момента ДТП прошло больше двух лет, то они не смогут произвести выплату (срок, в течение которого к страховой компании могут быть предъявлены требования по ОСАГО, составляет два года). Видимо, «Русская страховая компания» решила выдвинуть требование к Сергею (как к частному лицу) потому, что срок исковой давности в этом случае не два, а три года! Увы, иной поддержки, кроме как советов «бороться» и «не сдаваться», от своего

страховщика Сергей не получил. Тогда он отправился в «Русскую страховую компанию».

Там его дружелюбно выслушали и объяснили, что у них не было никакой информации об имевшемся в момент ДТП у Д. полисе ОСАГО! Их клиент-потерпевший об этом ничего не говорил, а у ГАИ… материалы не запрашивали. «Почему же сразу в суд обратились, а не позвонили, даже не попробовали решить все мирным путем?» – полюбопытствовал Сергей. – «Знаете, у нас работы – невпроворот!» – пожаловался в ответ страховщик.

Действительно, а зачем чиновнику вообще пытаться решить вопрос полюбовно? Он – маленький винтик системы, в которой столько людей делают «полезную» работу: специалисты пишут исковые заявления, бухгалтеры оплачивают пошлину, летают курьеры… Все заняты по горло, получают заработную плату, все довольны! А ведь нужно-то было лишь посмотреть материалы дела, связаться с Сергеем, взять у него информацию о его страховом полисе ОСАГО и обратиться к страховой компании Сергея. Но нет – настоящие герои не ищут легких путей! Поэтому в «Русской страховой компании», несмотря на предоставленную Д. информацию, продолжали настаивать на рассмотрении дела в суде.

Побегав по страховым компаниям и не получив поддержки, Сергей обратился к нам.

НЕ ВАЛИТЕ НА ЗДОРОВУЮ ГОЛОВУ!

В качестве соответчика я решил привлечь компанию, которая продала Сергею полис ОСАГО. Ведь порядок возмещения ущерба регулируется положениями Гражданского кодекса (ст. 1064, 1079). Там записано, что при столкновении двух автомобилей ущерб возмещается в полном объеме лицом, его причинившим. По этой норме требования страховой компании, направленные к Сергею, вроде бы правомерны. Но в статье 1064 Гражданского кодекса РФ есть еще и ссылка: если законом возложена обязанность возмещения вреда другим лицом, то именно оно должно возместить ущерб. Так как у Сергея был действующий полис ОСАГО, то в соответствии с законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» ущерб, причиненный автовладельцем другим участникам движения, должен быть возмещен страховой компанией.

С ходатайством о привлечении в качестве соответчика страховой компании по ОСАГО и о неправомерности привлечения в качестве ответчика Д. мы приехали в судебный участок № 377. Но в назначенное время представители страховщика в суд не явились. Несмотря на это, суд согласился с нашими доводами и решил привлечь в качестве соответчика страховую компанию по ОСАГО.

И в следующий раз юристов «Русской страховой компании» вновь не было! Правда, на этот раз прислали письмо, что они пытаются урегулировать вопрос между двумя компаниями, поэтому все работники юридического департамента очень заняты. Но суд решил не ждать, пока страховщики будут договариваться (если кто-то и вправду пытался это сделать!) и оставил исковое заявление «Русской страховой компании» без рассмотрения. Другими словами, последняя теперь не сможет через суд требовать возмещения ущерба: мы выиграли дело!

Даже «исполнив свою обязанность» по страхованию гражданской ответственности, автовладелец очень часто должен обращаться к юристам, чтобы доказать свою правоту

НАШ СОВЕТ

Смысл «автогражданки» в том, что государство гарантирует вашу защиту при причинении ущерба (за определенную плату, конечно). В нашем случае этот принцип пыталась опровергнуть одна из сторон, чтобы переложить затраты на плечи совершенно невиновного человека. Авось он окажется «непротивленцем» и молча заплатит…

Всегда сохраняйте копии полисов страхования по ОСАГО – так, на всякий случай. Если вы стали участником ДТП, обязательно сообщите (можно и в письменном виде) о своей страховке сотруднику ГАИ и другому участнику происшествия. Сообщите о происшествии и в свою страховую компанию, и в компанию потерпевшего. Эти несложные действия, возможно, в будущем избавят вас от беготни по разным инстанциям и сберегут время и нервы.

Помните, что потерпевшая сторона может предъявить вам претензии только в том случае, если сумма ущерба больше, чем способна заплатить ваша страховая компания по ОСАГО. Если же вас вызывают в суд, то заявляйте ходатайство о привлечении своего страховщика в качестве соответчика.

Как показывает судебная практика, дела подобного рода заканчиваются в пользу страхователей, и деньги взыскиваются с компании, застраховавшей гражданскую ответственность виновника аварии. □

Это вы можете!

Максим Приходько. Фото: Константин Якубов

Тему апрельского выпуска «Стоп-ляп» подсказали водители-мужчины (это уточнение очень важно!). Все они считали и считают, что знак «Неровная дорога» – самый, если хотите, двусмысленный и лукавый из всего перечня предупреждающих. Естественно, дорожные знаки по манере исполнения должны быть похожи, как близнецы-братья, что прямо вытекает из ГОСТ Р 52290-2004 («Технические средства организации дорожного движения, знаки дорожные. Общие требования»). Однако жизнь по-прежнему богаче фантазий. Доказательство тому – подборка знаков «Неровная дорога», которые встретились на нашем автомобильном пути «от Москвы до самых до окраин».



Пермяки! Горжусь вами, ведь этот знак стоит на выезде из вашего города в сторону Кунгура. Все правильно – никаких сантиментов! Предупреждающий знак должен предупреждать, а не стыдливо намекать на возможные катаклизмы и (желательно!) – в реальной пропорции.



Природа щедро одарила и Сибирь, и сибиряков. Этот знак установлен на трассе Тюмень – Омск. Просто и элегантно, без лишних слов. Художнику, «писавшему» сей знак, – твердая «пятерка». И смысл передал, и дефицитный светоотражающий материал не израсходован почем зря.



Автор либо руководствовался исключительно мышечной памятью своих ладоней и пальцев, либо взывал к образам, запечатленным на полотнах старых голландских мастеров. Работа исполнена широкими, жизнеутверждающими мазками черной краски. Стоял, стоит и будет стоять этот знак в ста километрах от Новосибирска.

Страсти по ОСАГО

Вот уже больше трех лет работает система ОСАГО. Несмотря на немалый срок, вопросов по этому поводу у автомобилистов возникает немало. На некоторые из них отвечает заведующий отделом правовой информации Сергей Смирнов.

1

Живу в Казахстане. Часто езжу на машине к родственникам в Россию. На границе приходится немало платить за страховку, причем полис выдают только на две недели. Таможенники говорят, что для иностранцев действуют «московские» расценки. Подскажите, могу ли я застраховать ОСАГО на год по местным тарифам.

ВАЛЕРИЙ

Порядок страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, прибывающих на территорию РФ из других государств, предусмотрен Законом РФ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». При этом ответственность страхуется на весь срок пребывания транспортного средства на территории РФ (но не менее 15 суток). Если вы въезжаете на территорию РФ на год, то соответственно и полис оформляется на год. Тариф для иностранных граждан не является «московским» или «региональным», а рассчитывается в соответствии с едиными нормами, установленными постановлением Правительства РФ от 8 декабря 2005 года № 739. Житель Казахстана, владелец «Жигулей», например, за «двухнедельный» полис должен заплатить 396 рублей.

2

Попал в аварию не по своей вине. Обратился в страховую компанию виновника, где мне сказали, что выплатят ущерб по калькуляции с учетом износа автомобиля. После осмотра моего автомобиля экспертом назвали примерную сумму, которую я получу. Но на сервисе насчитали больше, чем предлагает страховая компания. Слышал, что можно потребовать от страховой компании оплатить ремонт на сервисе вместо получения денег. Так ли это?

АНДРЕЙ, МОСКВА

Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (статья 13) такая возможность предусмотрена. Однако, чтобы страховая компания оплатила ремонт в сервисе, необходимо, помимо вашего желания, еще и желание самой страховой компании. На практике же деньги выплачиваются именно по калькуляции, которую делает страховая компания, с учетом износа, так как это выгоднее для нее самой. Учтите, что в калькуляции могут быть не отражены скрытые дефекты. Если такие дефекты обнаружены при ремонте автомобиля в сервисе, необходимо вновь обратиться в страховую компанию для дополнительной экспертизы. Разницу в стоимости ремонта вы вправе потребовать с виновника ДТП, но только через суд.

3

После дорожно-транспортного происшествия обратился в страховую компанию виновника. У меня приняли все документы, но через десять дней ответили, что выплатить деньги не смогут, так как у виновника закончился срок действия полиса ОСАГО. Связался с виновником, он сказал, что полис закончился за две недели до ДТП, но теперь он продлил договор, поэтому страховая компания все равно должна заплатить. Кто прав в такой ситуации и что мне делать?

ЕГОР НЕЧАЕВ, ОДИНЦОВО, МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Страховая компания обязана произвести выплату страхового возмещения. Законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» установлено, что договор обязательного страхования продлевается на следующий год, если страхователь не позднее чем за два месяца до истечения срока действия этого договора не известил страховую компанию об отказе от его продления (статья 10). При этом страхователю предоставляется 30 дней для уплаты страховой премии и продления договора. Так как виновник аварии в установленный законом срок продлил договор страхования, то и выплата страхового возмещения должна быть произведена. Советую вам обратиться в страховую компанию с претензией. Если не решат положительно, направляйте документы в суд. В этой ситуации закон на вашей стороне.

4

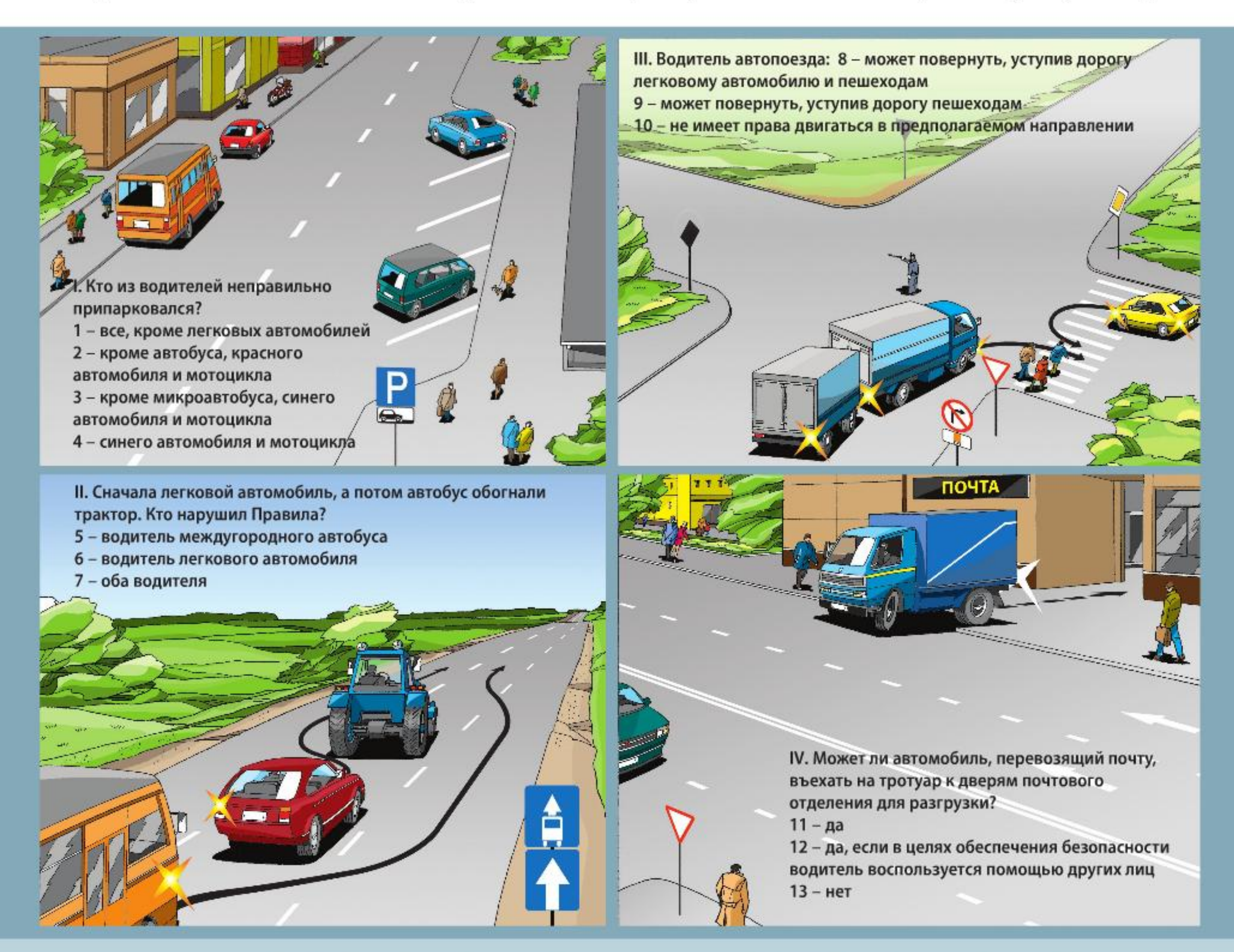
При заключении договора ОСАГО в качестве водителей, допущенных к управлению, указал себя и супругу. Сейчас сын получил водительское удостоверение и возникла необходимость внести изменение в полис. Обязательно ли мне ехать в страховую компанию или я сам могу вписать данные сына?

ЕВГЕНИЙ НИКОЛАЕВИЧ, РОСТОВ

Вы заключили договор обязательного страхования ограниченного использования транспортного средства, то есть когда управление им предусмотрено только конкретными водителями. При передаче управления автомобилем лицу, не указанному в полисе, вы обязаны незамедлительно в письменном виде сообщить об этом в страховую компанию. После чего представитель страховой компании вносит изменение в страховой полис. Кроме того, компания вправе потребовать уплатить дополнительную премию по утвержденным страховым тарифам, если, скажем, водительский стаж вашего сына менее двух лет (статья 16 Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»). Поэтому самостоятельно вносить изменения в полис я не рекомендую. Если ваш сын станет виновником ДТП, то страховая компания выплатит потерпевшему страховое возмещение, при этом выплаченную сумму взыщут с сына.

Отвлекающий маневр

Апрель на дворе, весна! По традиции в это время года автомобилей на улицах наших городов становится все больше и больше. Настолько, что уже на тротуарах пешеходы становятся отчасти лишними. Редкий магазинчик, прачечная или небольшой рынок не обзаведутся собственной стоянкой на тротуаре. Который в таком случае становится едва ли не проезжей частью… И как реагировать на такие маневры? На эту тему в сегодняш-



транспортные средства с опознавательными знаками (информационными таблицами) «Опасный груз» (приложение 1 к ПДД).

IV. Хотя въезд на тротуар в данном случае разрешен (при условии обеспечения безопасности дорожного движения), такой маневр предполагает движение задним ходом, которое запрещается на перекрестках (пункт 8.12 ПДД).

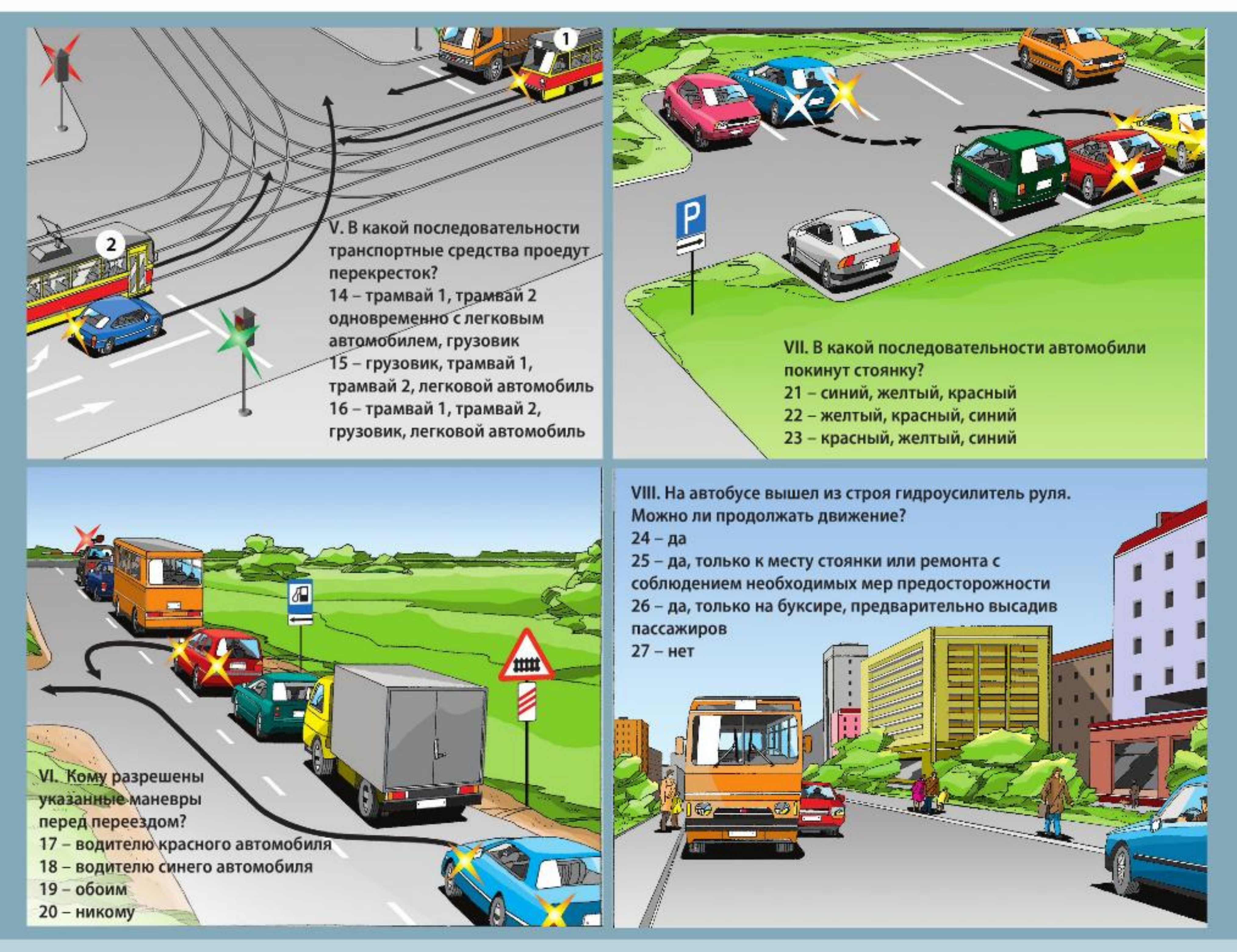
V. В соответствии с пунктом 13.6 ПДД трамваи имеют преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися по равнозначной дороге. Поскольку трамвай 2 поворачивает налево, он должен уступить дорогу трамваю 1, а легковой автомобиль – грузовику, продолжающему движение прямо (пункт 13.4).

VI. Правила не запрещают разворот вблизи железнодорожных переездов, поэтому водителю красного универсала такой маневр разрешен. А вот водитель синей машины нарушает требование пункта 15.3 ПДД, запрещающего объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства.

VII. Синий автомобиль выезжает задним ходом, поэтому не должен создавать помех другим участникам движения (пункт 8.12). Водителям красного и желтого автомобилей следует руководствоваться требованием пункта 8.9 ПДД: дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

VIII. Пункт 2.3.1 ПДД запрещает дальнейшее движение при любой неисправности рулевого управления. Поскольку выход из строя усилителя рулевого управления позволяет управлять транспортным средством (хотя и со значительно возросшим усилием на рулевом колесе), буксировать автобус можно даже на гибкой сцепке (пункт 20.4). Перевозку людей в автобусе в этом случае запрещает пункт 20.2 ПДД.

нем «Экзамене» есть задача IV от нашего читателя А. Морозова из Санкт-Петербурга. Напоминаем, что вы являетесь равноправными авторами при составлении заданий для нашего экзамена, наравне со специалистами НИЦ ДОБДД МВД РФ. Ждем новых задач и напоминаем, что авторы лучших по итогам года будут премированы. Экзамен на дому принимает Дмитрий Митрошин. Иллюстрации: Станислав Ильинский.



Ответы на задачи «Экзамена на дому»: 3, 7, 9, 13, 16, 17, 22, 26

I. Табличка 8.6.5 под знаком «Место стоянки» указывает способ постановки на стоянку легковых автомобилей и мотоциклов (приложение 1 к ПДД), поэтому микроавтобусу стоять здесь нельзя, а водитель синего легкового автомобиля должен был поставить его передней частью к тротуару. Несмотря на наличие организованной стоянки, парковка транспортных средств на противоположной стороне дороги не запрещена (пункт 12.1). Водитель мотоцикла, даже несмотря на незначительные размеры транспортного средства, не имеет права ставить его на тротуар, поскольку отсутствуют соответствующие дорожные знаки (пункт 12.2).

II. Знак 5.14 «Полоса для маршрутных транспортных средств» говорит, что крайняя правая полоса может использоваться только такими транспортными средствами. Хотя она отделена прерывистой линией разметки, выезд на данную полосу разрешен лишь для поворота и остановки для посадки или высадки пассажиров (пункт 18.2). Кроме того, водитель автобуса нарушил требование пункта 11.2 ПДД, запрещающего в данной ситуации обгонять справа. Водитель легкового автомобиля по завершении обгона должен был вернуться на ранее занимаемую полосу (пункт 11.4).

III. Поскольку перекресток регулируемый, водители должны руководствоваться не знаками приоритета, а сигналами регулировщика. Такой сигнал разрешает грузовому автомобилю поворачивать направо, а пешеходам – переходить проезжую часть. Водителю легкового автомобиля разворот при данном сигнале регулировщика запрещен, и начинать движение он не имеет права (пункт 6.10). В соответствии с пунктом 13.1 ПДД пешеходы пользуются преимуществом. Знак, запрещающий поворот направо, распространяется только на



Здесь вам не равнина

...Здесь климат иной, идут лавины одна за одной. Так пел Владимир Высоцкий про горы, про альпинистов. Но оказывается, в горах, где снег и лед держатся гораздо дольше, чем на равнине, оттачивают мастерство и водители. Школу БМВ в австрийском местечке Зольден посетил Владимир Соловьев. Вместе с ним в группе учеников оказались музыкант Сергей Мазаев и телеведущая Таня Геворкян.

Есть такие вещи, которым нельзя научить, но которым можно научиться. Вождение автомобиля как раз из их числа, наряду с игрой на музыкальном инструменте или изучением иностранного языка. Поэтому главной целью учебной программы немецких инструкторов было показать, как, что и в каком случае нужно делать, а уж довести технику до совершенства предоставлялось самим участникам «БМВ Фарер-Тренинг».

Первым делом – посадка. Сначала нажимаешь на тормоз и подгоняешь подушку в продольном направлении. При этом ноги должны остаться слегка согнутыми в коленях. Упираясь в спинку сиденья, кладете руки на руль: они слегка согнуты в локтях, хват баранки в положении часовой стрелки 3 и 9 часов.

Затем руление. Перехват рулевого колеса при крутом маневре и возвращение в положение «прямо» – его руки должны знать как «Отче наш» и всегда принимать, завершив маневр. Не случайно в помощь гонщикам, чтобы исключить ошибки, на спортивных рулях делают яркую полоску в верхней части.

Ну вот, получается уже лучше. А у кого-то и совсем хорошо! Можно дать порулить змейку, пройти коридорчик, обозначенный конусами.

Прежде чем перейти к торможению – задачка на сообразительность. Как нужно тормозить, если под правыми колесами лед, а под левыми – сухой асфальт? Вот правильный ответ: нужно резко и сильно нажать на тормозную педаль. В современных машинах ABS не даст машине сойти с траектории, а путь до остановки все равно будет короче, чем у машины, все колеса которой будут на льду.

...Упражнения на торможение в заданном коридоре с разной скорости, торможение с «переставкой». Потом упражнение на избыточную поворачиваемость, когда при выключенной системе стабилизации с добавлением газа у автомобиля начинает-

Сергей Мазаев. 47 лет, музыкант, певец, солист группы «Моральный кодекс». Увлекается плаванием, историей русской земли, любит лыжи, в том числе водные. Машину водит с 1980 года, первой были «Жигули» ВАЗ-21013. Ездил на автомобилях «Субару», БМВ, сейчас – на «Кадиллаке Де Виль-купе» 1991 года выпуска.

Таня Геворкян, телеведущая. Работала на каналах ТНТ, МТВ, сейчас готовится к новому проекту. Увлечения: автомобили, фотография, кино. В кино не снималась, но закончила киноведческий факультет ВГИКа по специальности кинокритик. Личный автомобиль – «Ауди-А4».

ся занос задней оси. Потом то же самое с включенной системой стабилизации.

И вот так с утра до вечера потихоньку наматываем километры на одометры БМВ-330i. На такой машине нужно нестись по шоссе, а не крутиться в зажатой с двух сторон горами долине! Но время провели с пользой – «полицейский разворот» в исполнении учащихся школы – тому подтверждение.

На другой день закрепляем полученные навыки на других машинах. Это БМВ-Х3, БМВ-130i, БМВ-740i. Учимся надевать цепи противоскольжения. Без них в горах ни шагу. Ну а теперь – впечатления «дегустаторов».



БМВ-330i. Очередная «третья» серия БМВ стартовала в 2005 году. Двигатель – бензиновый 6-цилиндровый, рабочий объем 2996 см^3, мощность 190 кВт/258 л.с. при 6600 об/мин. Максимальная скорость 250 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 6,4 с. Цена в России – 40 800 евро.

БМВ 330i

Таня Геворкян: Дизайн салона 330-й показался излишне спокойным и минималистским. Но потом обнаруживаешь джойстик, которым управляются все функции. Это та самая система navi drive, избавляющая от необходимости шарить руками по всей панели приборов и позволяющая сосредоточиться на главном – на вождении.

Мне было очень удобно на водительском месте: бывает, сразу чувствуешь, что это твой автомобиль, а ведь бывают машины даже очень дорогие и престижные, в которых, садясь за руль, не ощущаешь габаритов – тебе постоянно кажется, будто что-то ускользает из зоны внимания.

Сергей Мазаев: Мне нравятся машины побольше. Тем не менее в «трешке» БМВ салон показался довольно просторным, даже просторнее, чем в «Мерседесе» С-класса. Органы управления под рукой и управление автомобилем не создает проблем. В этой машине мне было очень комфортно. С водительского места отличный обзор, я видел конусы, вокруг которых маневрировал. Ни разу не возникло желания выйти посмотреть, прохожу ли я по габаритам.

БМВ 740i

Таня Геворкян: Очень удобная машина для длительных спокойных поездок. Симпатичная, по сравнению с предыдущей моделью у нее более сглаженные формы. Автомобиль бизнес-класса должен держаться с достоинством. В обыденной жизни трудно себе представить, что может так крутиться, как он крутился у нас на тренинге. Современные системы управления позволяют ездить на нем достаточно резво.

Сергей Мазаев: Я много упражнялся на 740-й. Как и все БМВ, это очень красивый автомобиль. Хотя сознаюсь, внешне предыдущая «семерка» мне нравилась чуть больше. Зато внутри, на водительском месте и сзади – выше всяких похвал. Водителю стоит немного приноровиться к управлению функциями через джойстик под правой рукой и освоить рычажок управления автоматической коробкой, вынесенный на рулевую колонку вверху справа. Но у каждой машины есть свои особенности в управлении. БМВ-740i идеально едет и держит дорогу. Эта машина меня покорила.

БМВ-740i дебютировал в 2001 году, обновлен в 2005-м. Двигатель – бензиновый, V8, рабочий объем 4000 см^3, мощность 225 кВт/306 л.с. при 6300 об/мин. Максимальная скорость 250 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 6,8 с. Цена в России – 86 200 евро.



БМВ-130i и БМВ-X3

Таня Геворкян: «Единичка» оставила незабываемое впечатление. Правда, ездить пришлось на цепях, без которых, наверное, по талому снегу не пробраться. Но какой кайф, как она ведет себя в заносе! Езда доставляет радость. И все же, если бы передо мной стоял выбор между «единицей» и X3, для жизни выбрала бы «икс третью», как более универсальную. Веселую «единицу» оставила бы для забав. Наверное, со мной все согласятся, что для суровых горных условий больше подходит полноприводная X3. «Икс-третья» была с турбодизелем. Я всегда воспринимала дизель, как немного «тормознутый» мотор, однако этот показался довольно резвым. Но опять же – если бы подбирала машину для себя, обязательно попробовала бы этот дизель не на горной дороге, а еще и на автостраде: как у него с разгоном, как реагирует педаль газа.

Сергей Мазаев на этих машинах не ездил, так как вынужден был уехать чуть раньше.

БМВ-130i. Модель дебютировала в 2004 году. Двигатель – бензиновый 6-цилиндровый, рабочий объем 2996 см^3, мощность 195 кВт/265 л.с. при 6600 об/мин. Максимальная скорость 250 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 6,1 с. Цена в России – 42 200 евро.

БМВ-X3 3,0d дебютировал в 2003 году. Выпускается в Австрии на заводе «Магна Штайр». Двигатель – дизельный 6-цилиндровый, с турбонаддувом, мощность 160 кВт/218 л.с. при 4000 об/мин. Максимальная скорость 210 км/ч, разгон 0–100 км/ч – 7,4 с. Цена в России – 47 800 евро.

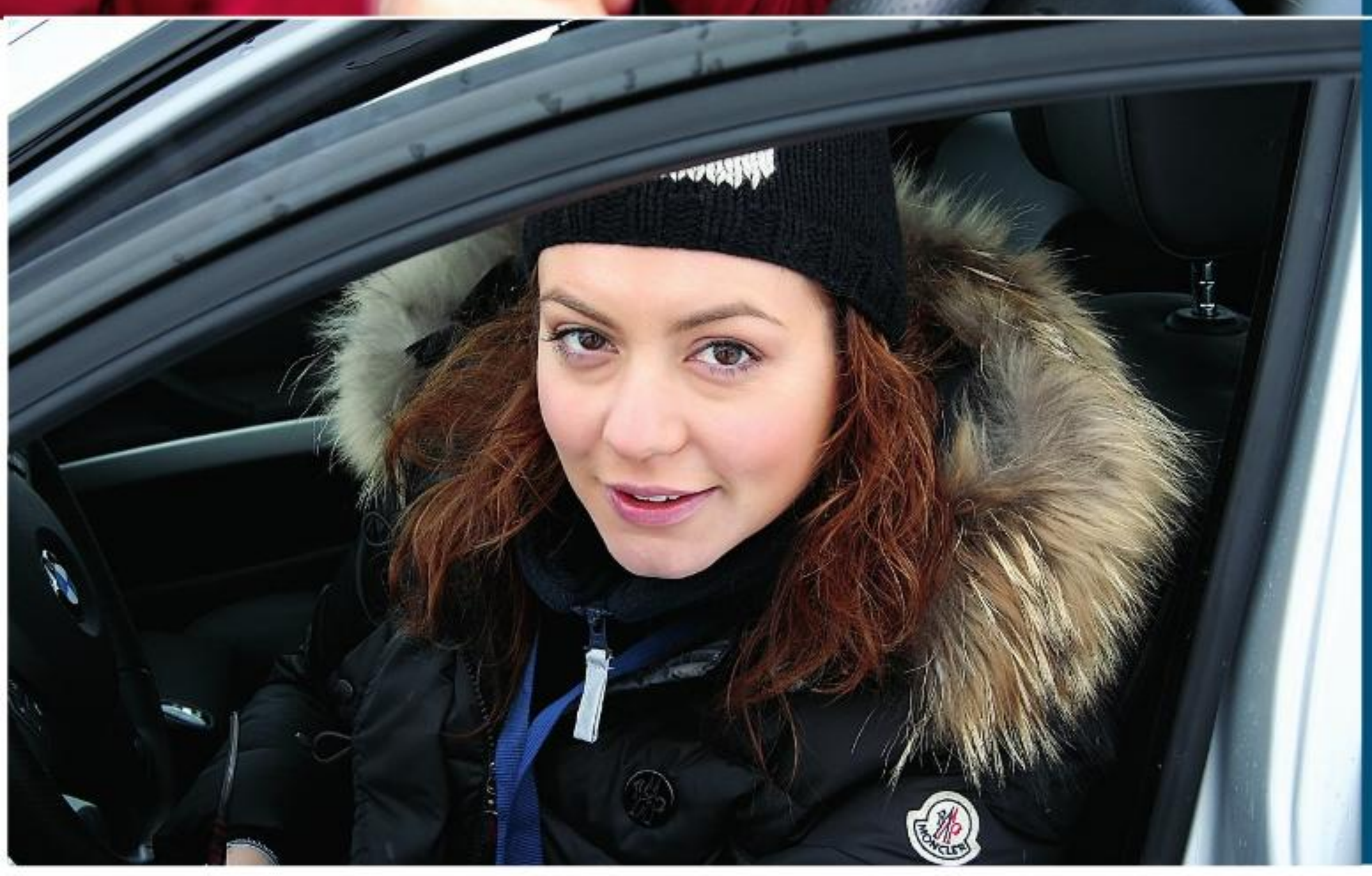




Сергей Мазаев: «Школа вождения – это всегда интересно, она прививает понятие о безопасном вождении. Ведь по статистике автомобильный транспорт – хотя нам так не кажется – представляет угрозу для жизни людей. Сколько человеческих жизней уносят дороги! Мы же часто себя переоцениваем, а надо учиться всегда и всему. Получить уроки безопасного вождения автомобиля (в данном случае – с задним приводом) мне было очень полезно. Подобные тренировки периодически необходимы всем.

В России существует еще практика покупки прав. Купив права, люди не получили ничего. Они лишены элементарной культуры и навыков вождения. Оттого и в потоке не способны думать ни о ком, кроме себя.

Здесь, в школе БМВ, все упражнения полезные и могут пригодиться на дороге. Такие ситуации внезапно могут возникнуть у каждого из нас. Возможно, двух-трех повторений недостаточно для формирования устойчивых навыков, но теперь я по крайней мере знаю, какие упражнения нужно делать, и могу совершенствоваться самостоятельно».



Таня Геворкян: «У меня слабость к автомобилям с детства. Пока ровесницы играли в куклы, я катала машинки. Зная это, родители предлагали мне очередной грузовик, чтобы добиться моей благосклонности. Так в обмен на большой самосвал, который увидела в «Детском мире», в пять лет позволила удалить себе аденоиды. Рано села за руль под папиным присмотром. Начала уверенно рулить в 13 лет, когда рост позволил доставать до педалей и смотреть на дорогу. Примечательно, что мой первый опыт вождения связан с праворульными машинами: родители тогда работали в Индии, и мне пришлось осваивать «Тойоту». Папа хотел, чтобы я получила права, как только мне исполнится 18 лет. Так собственно и случилось, но своя машина появилась годом позже. Это был старый папин «Москвич-2141». Мне кажется, это было самое правильное решение. Отъездив на «Москвиче» год, я прошла хорошую школу, поняла, как в автомобиле взаимодействует его каждый элемент, и совершенно не боюсь ручных коробок, хотя и езжу на «автоматах».

Вернуть ли гаишникам дырокол? Почем ящик французского коньяка? На чем ездят питерские милиционеры? Апрельский почтамт ЗР приглашает обсудить эти и другие вопросы.

Отнять деньги и вручить дыроколы!

■ Много раз выслушивал разные мнения о том, как должна работать наша ГАИ/ГИБДД/ДПС. Теперь хочу высказаться сам: я – милиционер, но не гаишник, а водитель (их кухню знаю изнутри, благо приходилось вместе дежурить, и эта публика мне – родная). Все говорят: гаишников – вон сколько, а порядка все нет! А если с ними хоть полдня поработать, то видно, что они целую смену только тем и занимаются, что пишут протоколы: кто насколько ленив, тот столько и пишет. Получается так – вышел из машины, максимум минут за пять поймал нарушителя, а потом минут 15–20 с ним разбираешься. А в это время на том же участке еще человек десять остаются без наказания – поэтому тот, кого оформляют, все время язвит: мол, а вот почему другого за то же самое не наказывают? И, естественно, выходит из машины злой на весь мир. А ведь были же раньше «дырки в талонах» – почему бы не вернуть? Согласен водитель с обвинением – получает просто дырку, не согласен – оформляем протокол и передаем в суд. Но если уж суд признает вину, то наказание будет сильнее! Вот вам и экономия времени инспектора! Деньгами гаишник и водитель в этом случае не связаны. Я бы вообще запретил гаишникам на смене иметь при себе деньги – меньше бы по магазинам ездили. Количество этих «дырок» ограничено – вот вам и скрытая балльная система, которую так хотят боссы из ГАИ.

TARAS

Играет как может!

■ Если столкнутся «Волга» и «Калина» («десятка»), то из «Волги» выйдут люди и вызовут реанимацию или трувовоз для пассажиров «Калины» («десятки»). Кроме того, «Волга» не скрипит и печка у нее реально греет, хоть конструкция и старая.

Pasha31

■ «Не стреляйте в тапера – он играет как может» – эта старая фраза наиболее подходит ГАЗу. Ну что с него взять? Хорошо, что он не надувает щеки и не относит, по примеру ВАЗа, к «кардинальнейшим» и «принципиальнейшим» отличиям «Приоры» от 2110 наличие молдинга. А щели – так что вы хотите от старого, разболтанного оборудования? Живи, старушка, еще долго-долго.

ОЛЕГ

■ Лучше, чем «Волга», на сегодняшний день НЕТ машины вообще и отечественной – в частности. Лично прошлым летом убедился: в Берлине в автосалонах ГАЗ-31105 стоит 14 990 евро. И нечего на «Волгу» пургу гнать – сам на нее после «Рейндж-Ровера» пересел, теперь втрое реже на сервис езжу.

ВОВАН

■ Купил недавно один мой знакомый «Волгу» с двигателем «Крайслер». Ну, думает, двигатель – импортный, надежный, а с болячками «Волги» как-нибудь справлюсь: уже пятая по счету. Не успел отъехать от автосалона, как руль упал на коленки, а двигатель чуть не вскипел: вентилятор не включался. А через пять тысяч пробега движок вообще застучал – вот и стоит эта «Волга» уже месяц в сервисе. А мужик решил теперь купить иномарку.

Alex911

■ При желании можно «опустить» любую машину. «Волга» – самобытный, не похожий на другие автомобиль, имеющий свои достоинства и недостатки. Ее покупали и будут покупать, потому что это – полноценная машина.

Dr.Broman

■ Морально и технически устаревший, небезопасный отстой для консерваторов и самоделкиных! Купите лучше конструктор «Лего» – и сами наиграетесь, и люди живы останутся.

the ripper

Наши за кордоном

■ В продолжение поднятой вами темы шлю фото «москвичей» из Венгрии. Модель 2140 – в довольно приличном состоянии, в отличие от 2141. Еще, за компанию, знак «пешеходный переход» (оттуда же): венгры переходят дорогу с портфелями (где без портфеля, там и знак соответствующий).

ВЯЧЕСЛАВ ЕГОРОВ

Живи, старушка, еще долго-долго!


АВТОМОБИЛИ ПАРК ЗР

Без единого гвоздя

Андрей Сидоров. Фото автора и Александра Кульнева

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

ВНИМАНИЕ!



Держись, бандитский Петербург!

Ура! Питерских ментов наконец-то пересадили на нормальные тачки: фирма «Вольво» передала в дар администрации северной столицы несколько новейших полноприводных микроавтобусов!

АНТИБИОТИК

Облегчение с «Газелью»

Прочитал в январском номере вашего журнала критическое письмо омского водителя о «газелях» – машинах «скорой помощи». Далеко не со всеми претензиями я согласен. Мне эта тема очень близка: я сам врач-кардиолог, в бригаде «скорой помощи» – 22 года.

Работаю в областном центре, не в селе – и то сколько раз нам приходилось застревать на старых «рафиках»! А сколько раз на выезде машина ломалась и к больному приходилось высылать другую «неотложку»! На новой «Газели» езжу уже несколько месяцев, в том числе и в зимних условиях – с заносами и по ледяным дорогам. Да, бывают мелкие поломки, но водители их устраняют. А по сравнению с дребезжащими, разваливающимися на ходу «буханками» новые «газели» – это огромное облегчение для нас.

В «газелях» – мощный обогреватель. В старых машинах мы сгибались в три погибели, а тут можно встать почти в полный рост. Машина оснащена легкой и компактной медицинской аппаратурой: раньше в пустые машины приходилось ставить свой электрокардиограф из больницы, тяжелый и громоздкий. В салоне «Газели» есть даже умывальник!

Водитель из Омска пишет, что неправильно выведена труба глушителя. Я в этих технических тонкостях не разбираюсь. Но в салон выхлопные газы не идут, нам это не мешает. Так зачем же тогда мелкие придирки, зачем компрометировать благое дело? Скажут ли за это спасибо врачи и их пациенты? Вряд ли!

ЕВГЕНИЙ БАЛТЕР,
САМАРА

Истина – в коньяке?

Мы с другом поспорили на ящик французского коньяка: есть ли в модельном ряду «Ауди» автомобиль А1? Друг считает, что раз концерн разрабатывает модель А1 и в 2009 году она должна появиться в продаже, то это значит, что она уже есть в модельном ряду. А я полагаю, что раз в данный момент такого автомобиля нет ни на сайте, ни в автосалонах, да и презентации его не было, то и в модельном ряду его нет.

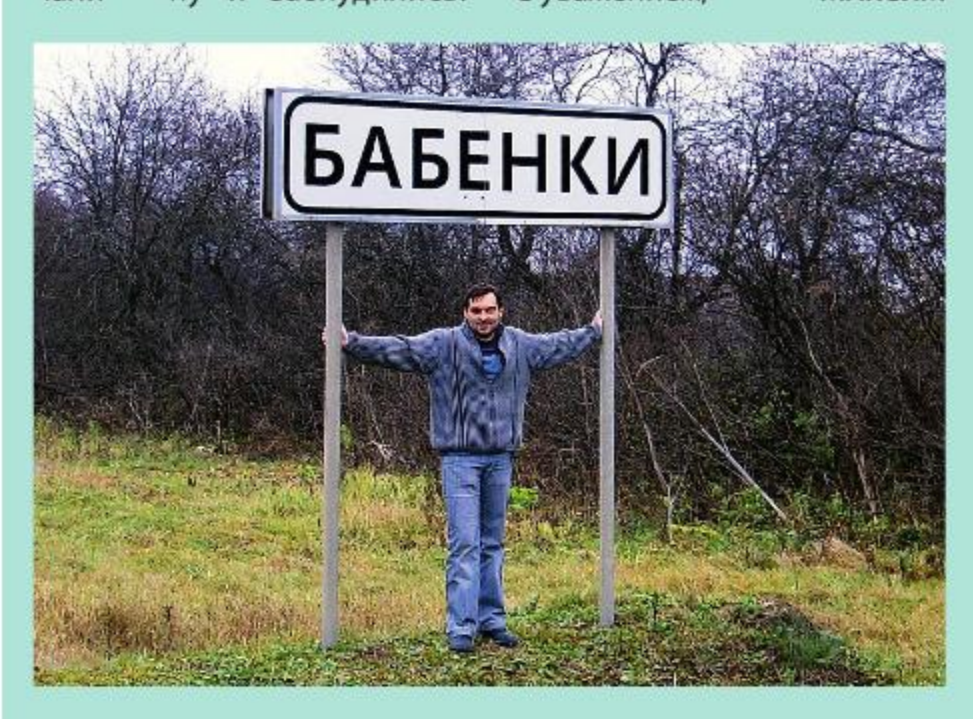
Будьте добры, рассудите нас, пожалуйста! Со своей стороны, кто бы ни оказался прав, обещаем в качестве вознаграждения за профессиональную консультацию часть выигрыша. С уважением,

АНДРЕЙ СТОЛЯРОВ,
ЮРИЙ МИЛЮКОВ

От редакции. Выносим свой вердикт: в настоящее время такого автомобиля НЕТ! Кстати, интересно – сколько же стоит ящик коньяка? Хотя и понятно, что номер – апрельский…

Так где же живут дамы?

Увидел заметку «А где живут дамы?» и решил прислать вам ответ в виде фотографии! Это мы друга из армии встречали – ну и заблудились: свернули где-то не туда! Сначала встретились знаки «Курилово» и «Бухлово», а потом, как следствие – «Бабенки»! С уважением, **МАКСИМ**



В январском номере увидел фото с указателем «Мужичье» и сразу же вспомнил: в 12–14 км от Балахны есть населенный пункт «Бабье»! Съездили с сыном, сделали фото – вот, пожалуйста! О себе – 69 лет, езжу на мотоцикле «Урал» – в этом году открываю 50-й сезон! С искренним к вам уважением,

ФИРСОВ Л.Н.,
НИЖНИЙ НОВГОРОД



«Зарулевский» почтамт представляет ответы главного редактора Петра МЕНЬШИХ в прямом эфире на традиционные ежемесячные вопросы читателей.

Уважаемый Петр Степанович! В последнее время в русскоязычной части интернета появилась дурная, на мой взгляд, мода: писать тексты, «сажая» в них как можно больше орфографических ошибок. Про пунктуацию я вообще не говорю: ее у таких, с позволения сказать, «аффтаров» (именно так они пишут слово «автор») просто нет! К сожалению, эта беда не обошла стороной и сайт www.zr.ru. Нет, к вашим подчиненным у меня претензий нет: они как писали грамотно, так и продолжают писать. А вот пользователи... кто во что горазд. Больно видеть, как безжалостно втаптывается в грязь тот язык, на котором говорили Пушкин и Лермонтов, Достоевский и Толстой, Блок и Есенин... Я одного такого «писателя» спросил: зачем? На что он мне ответил, что он так отдыхает. Я решил уйти с конференции! С уважением,

ЕВГЕНИЙ БЕЛЯЕВ, преподаватель МАИ

Абсолютно с вами согласен! К сожалению, интернет, да и вообще многие СМИ, все чаще используют подобно стене в общественном туалете – мол, пиши, что и как умеешь! Я рад, что в ЗР еще работают люди, которые продолжают исповедовать свой, грамотный стиль общения. Что касается конференции... Кому вы сделаете лучше, если уйдете? Тому, кто упивается своей дуростью? Так их никакие модераторы не перевоспитают. Подумайте, пожалуйста! Ну кто, скажите, будет вспоминать Пушкина и Лермонтова, если не вы?

Приходится много ездить по городу, искать клиентов – и вот что заметил. Стоит множество автомобилей с включенной аварийной сигнализацией, а когда предлагаешь помощь, сразу отказываются. Это – такой прием для парковки где попало. Неужели никак нельзя на это воздействовать?

МОБИЛЬНЫЙ АВТОСЕРВИС, ЧЕБОКСАРЫ

К сожалению, ваш вопрос лежит не в правовой, а в этической плоскости. Теоретически любой водитель в состоянии доказать, что его автомобиль, остановившийся под знаком с «аварийкой», – неисправен. И преследовать такого водителя по закону практически невозможно. А воспитание среднего водителя оставляет желать лучшего.

Вот-вот увидят свет летающие автомобили! Будете ли вы их тестировать? Хотите ли вы использовать такой в личных целях? Раздадут ли ментам такие машины для контроля или просто будут использовать ПВО для борьбы с нарушителями? Что мы все будем делать, если начнут летать «газели»?

АНАТОЛИЙ

Увидят, но не «вот-вот». Так что тестировать – с удовольствием, но, вероятно, уже не нынешней командой ЗР. Поэтому и в личных целях использовать их, скорее всего, не доведется. Несмотря на периодически появляющиеся сообщения СМИ о «практически готовых» летающих авто, на деле там много проблем – и чисто технических, и экономических. Ну а «газели» точно не полетят – им осталось и на земле-то жить считанные годы, потом будут другие грузовички. Не зря же ГАЗ приобрел LDV!

Существует государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 на «лежачих полицейских». Согласно пункту 3.1.2 этого ГОСТа, размер дорожных неровностей не должен превышать: по длине – 15 см, ширине – 60 см и глубине – 5 см. «Лежачие полицейские» явно не укладываются в эти ограничения и, кроме того, разбивают подвеску. Так на каком основании они устанавливаются, если противоречат ГОСТу и причиняют вред автомобилю?

Leon

ГОСТа по спидбрейкерам – «лежачим полицейским» нет. Пункт 3.1.2 стандарта «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения», на который вы ссылаетесь, относится к выбоинам и просадкам. И напрямую применять эти требования к спидбрейкерам (ограничителям скорости) нельзя. Устанавливаются «лежачие полицейские» по указанию местных органов исполнительной власти в местах скопления пешеходов: у школ, детских садов, больниц и пр.

При мне продавец в магазине утверждал: мол, бензопила не заводится, так как ей не пользовались три месяца, и за это время из 92-го бензина в баке получился чуть ли не 66-й. Как же так? Может, и машину после долгой стоянки заводить вредно?

ПЕТР, ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ

Продавец пытался пошутить. При долгом хранении бензина постепенно снижается содержание в нем легких углеводородов. Это может затруднить пуск в мороз (см. ЗР, 2007, № 1, 2), но – не более того.

У меня на ВАЗ-21099 не стоит ограничитель оборотов. Можно ли перекрутить двигатель, прогазовывая на месте? Много раз раскручивал двигатель до 8000 об/мин, двигатель – обычный! АНДРЕЙ

Любопытно узнать, чего вы этим хотели достичь? Запас прочности деталей – не безграничный. Не ищите приключений!

При покупке ВАЗ-21112 в автосалоне «Элекс-Полюс» меня предупредили, что любое дополнительное оборудование следует монтировать только на их СТО – в противном случае пообещали снять с гарантии, ссылаясь на указания завода-изготовителя. А на мой вопрос: «Если я установлю сигнализацию (какую-нибудь пищалку) не у них, а у меня сломается коробка передач, то меня лишат гарантии?» ответ менеджера был однозначным: «Да!» Правомерны ли действия продавцов?

Евгений

Разумеется, вас ввели в заблуждение. Снятие с гарантии автомобиля может «случиться», только если установленное вами оборудование стало причиной последующей поломки. И на СТО должны ДОКАЗАТЬ, что установленная сигнализация повлекла за собой поломку КП.

Если уж так сложилось, что в восточных регионах страны преобладают машины с правым рулем, может, стоит сделать там автомобильное движение левосторонним? Развернуть знаки и светофоры, разметку? Или государству проще мучить людей, чем реально искать выход из ситуации.

КОНСТАНТИН, ЧЕРЕПОВЕЦ

Извините, Константин, но то, что вы предлагаете – утопия. В одной стране не может быть двух законов с противоположным смыслом по одному и тому же поводу. Мы и с одним-то законом не всегда справляемся.

Помню замечательную статью в вашем журнале «Приемы дальнего боя» – но она была уже давно. Нужно почаще публиковать такого рода материалы. Долбить, долбить, долбить раз за разом. Может тогда, например, у тупого юнца, вылетевшего на обгон в лоб, в самый последний момент перещелкнет в голове, что ни в коем случае нельзя кидаться на левую обочину... ДЕНИС, ПЕРМЬ

Спасибо за поддержку! Тема безопасности для нас – одна из приоритетных!

P.S.** «Зарулевцы»! Пожалуйста, не забывайте указывать в своих посланиях контактные телефоны! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: **kolodochkin@zr.ru

Работу апрельского (и первоапрельского!) почтамта координировал Михаил КОЛОДОЧКИН



Страна, где рождаются сказки

Анатолий Сухов. Фото автора

Искусство настоящего сказочника – так перемешать вымысел и реальность, чтобы исчезла разделяющая их грань. Заметьте, как часто сказочные персонажи осваивают вполне реальные профессии (джин, например, строит мост через море), зато привычные предметы и существа вдруг начинают выкидывать коленца (щука – разговаривать, а печь – ездить по щучьему велению). Когда впервые приезжаешь в Данию, возникает такое же ощущение переплетения вымысла и реальности. Так, здесь в самом деле можно проехать по мосту через море (в этом островном государстве их немало, самый длинный – 25 (!) км), полюбоваться шпилем, сплетенным из драконьих хвостов, или погулять по замку Гамлета – Эльсинору. И, наверное, неспроста именно в Дании родился один из самых известных сказочников в мире – Ханс Кристиан Андерсен.

Я НЕ УСПЕВАЮ ЗА ВАМИ ДУМАТЬ

Медлительность скандинавов, как оказалось, вполне достойна анекдотов. Недаром туристический справочник предупреждал – в рестораны, аэропорты и на вокзалы лучше приезжать загодя. Однако я не мог представить, что на оформление заказанного «Турана» в аэропорту Копенгагена уйдет почти час. Помимо водительского удостоверения и кредитной карты пришлось предъявить загранпаспорт, обратный билет и бронь гостиниц на все дни пребывания. Масла в огонь подлила виза ОАЭ – штамп с арабской вязью разглядывали всем миром, разворачивая паспорт то боком, то вверх ногами. Впрочем, процедура возврата оказалась обескураживающе быстрой: автомобиль даже не стали осматривать. Понятно, ведь досье на водителя уже собрано – случись что, не отвертишься!

Именно в замке Кронборг в Хельсингере, по замыслу Шекспира, развернулись события «Гамлета». Несоответствие лишь в датах – реальная постройка появилась в 1585 году, через несколько столетий после описанных событий.

Забегая вперед, замечу, что, приехав в аэропорт за два часа до вылета, мы чуть не опоздали на самолет из-за почти стометровой очереди к стойкам регистрации, общим для всех (!) рейсов. Девушки в униформе деловито суетились вокруг, уплотняя многолюд-



Автомобиль в Копенгагене – не самое удобное средство передвижения. Парковка стоит дорого, да и место еще поискать! А вот на велосипеде передвигаются все, от мала до велика. Самых маленьких возят в корзинках и ящиках спереди (на фото справа).



Эмблема королевских железных дорог намекает то ли на их извилистость, то ли на дороговизну.



Улицы вечернего Копенгагена пусты. Представляете, что на них творилось, если бы вместо велосипедов были припаркованы автомобили?

Водосток незаметно превратился в сказочное существо.

ную «змею» и закручивая ее вокруг лифтов. Похоже, о том, как работают аэропорты в других странах, в этом островном королевстве ничего не известно.

ВЕЛОСИПЕДЫ РУЛЯТ, АВТОМОБИЛИ ОТДЫХАЮТ

У Сергея Довлатова упоминается старуха эмигрантка, которая после нескольких безуспешных попыток объясниться в магазине в сердцах воскликнула: «Я догадывалась, что здесь говорят по-английски. Но кто же мог знать, что до такой степени?!..». Точно так же, увидев, сколько велосипедистов колесит по улицам Копенгагена, я не мог поверить своим глазам. Кажется, широкие велосипедные дорожки должны здесь изнашиваться больше, чем автомобильные полосы. В час пик на улицах столицы Дании по московским меркам вообще пусто. Похоже, пробкой здесь считается ситуация, когда не все успели проехать на зеленый свет! Но расслабляться за рулем нельзя ни на секунду – из-за тех же велосипедистов. По правилам они имеют «трамвайное» преимущество, поэтому в правое зеркало мне приходилось глядеть куда чаще, чем в левое.

СЕВЕРНЫЙ ПАРИЖ

Словами трудно передать очарование столицы этого маленького королевства – Копенгагена. Отведите на него хотя бы два-три дня. Впрочем, и недели в «Северном Париже», как еще называют Копенгаген, вряд ли хватит, чтобы дочитать его сказку до конца. Дети наверняка придут в восторг от парка аттракционов «Тиволи», любители древностей отправятся в знаменитую «Глиптотеку», а «вольноопределяющиеся» смогут полюбоваться каналами и площадями, королевской резиденцией Амалиенборг и замком Розенборг посреди огромного парка почти в центре города. В центре немало антикварных и букинистических магазинов, и цены в них не выше, а зачастую даже ниже, чем в Москве.

Главная пешеходная улица – Строгет. Вечером она превращается в театр, художественную мастерскую, многолюдный базар. Желающие могут попробовать свои силы даже в шахматном блиц-турнире. Уличные музыканты – со всех концов света, в том числе и из России.

ЧАС РАСПЛАТЫ

Парковка в Копенгагене дорогая – 25 крон в «красной» зоне



Копенгаген в переводе означает торговая гавань. Еще в XVII веке был прорыт канал, позволивший торговым кораблям заходить в самый центр города. Квартал, где селились купцы, назвали Новая гавань. Сегодня там пришвартованы деревянные корабли, большинство переоборудовано в рестораны. Неподалеку двухэтажное здание биржи, построенное в конце XVII века при Кристиане IV. Примечателен шпиль, сплетенный из хвостов четырех драконов. На заднем плане (слева на фото) – церковь Спасителя со спиральной башней в Христиансхавене (рядом – знаменитое «свободное поселение» «Христиания»).

Велосипедные такси у входа в парк «Тиволи». На девушек-рикш наибольший спрос.

На главной пешеходной улице Строгет встречаются и такие контрасты. Местные клошары со вкусом – выбирают витрины побогаче.

(район Строгет), 15 – в «зеленой» (10 DKK – около 45 рублей). В центре города улицы патрулируют регулярно (почти как у нас привокзальные парковки). На окраинах же расширяется «голубая» зона – по 9 крон в час (раньше было бесплатно), ее обещают окончательно сформировать к июлю этого года. Платить нужно с 8 утра до 10 вечера по будням и до 5 вечера – по субботам, остальное время – бесплатно. Большинство автоматов принимает только мелочь, а монеты тут хоть и с дыркой, но тяжелые – того и гляди карман протрут! Разменять же купюру можно в любом отеле. Штраф за парковку – чувствительный даже по меркам богатой Дании: 510 крон. Правда, остаются еще места, где можно бесплатно оставить автомобиль на два часа. Для контроля служит картонный циферблат с подвижной стрелкой: его кладут под стекло, а стрелкой обозначают текущее время. Такие «часы» есть на всех прокатных машинах и продаются на заправках. Можно написать время и на листе бумаги.

Запомните, что парковаться можно не ближе 10 м от перекрестка, 5 м от пешеходного перехода или велосипедной дорожки и 3 м от двойной сплошной линии разметки. Подробную информацию (с картой города) можно найти на сайте www.parkering.dk.

Автобусы в Копенгагене ходят каждые 10–15 минут. «А» – чаще, каждые 5 минут (кроме 1А), S – реже, через 20. Есть и ночные – с 1 до 5 утра. Проезд в пределах одной зоны стоит 18 крон, пересечение границы зон – еще 9. В столице – две линии метро, которые работают с 5 до 24 часов. В ночь с субботы на воскресенье метро работает всю ночь. Тариф – такой же, как на автобусе.

Если вы захотите отправиться из Дании в Норвегию на пароме из Ханстхольма, вам придется пересечь всю страну – по островам. Платный мост – только один, между Копенгагеном и Оденсе (родиной Андерсена). Стоимость проезда на легковушке – 200 крон.

Цены на топливо в Дании – одни из самых высоких в Европе. Литр дизельного стоит около 35 рублей, бензина – около 40. За 1500 км мне ни разу не попалась заправка с оператором – везде автоматические колонки. Принимают они и купюры, и кредитки, но картой оказалось воспользоваться проще. Даже датчанам понадобилось минут пять, чтобы «уговорить» колонку заправить меня за наличные (при этом все инструкции на датском языке!). Если же выяснится, что вы подъехали к колонке, где нужный вид топлива отсутствует (а это она сообщит только после оплаты!), придется ждать кого-нибудь, чтобы поменять ненужный вам бензин обратно на деньги. □



Музыка под снегом

С тех пор как ЗР во всеуслышание объявил о своей готовности исполнять самые интересные читательские желания, прошло больше года. Свое слово мы держим – о поездке молодой северодвинской пары на завод «Ситроен» журнал поведал в ЗР, 2006, № 6. А чье желание будет следующим?

Михаил Колодочкин, Денис Чиликин

К нашему удивлению и сожалению, почти все письма в наш адрес содержали в той или иной форме один и тот же призыв – мол, помогите материально! Одному очень нужна машина (от «пятнашки» до «Ауди»!), другой мечтает о зарубежном автопробеге, третий бредит дорогим тюнингом… Все это хорошо, но где же «зарулевские» мотивы? Неужели именно так вы-



«Мой «мазурик» – он настоящий трудяга!» – утверждает Павел Тимошенко. От себя добавим – под музыку «мазурик» будет трудиться еще лучше!

глядят самые выстраданные, самые искренние желания? Думаем, что нет. Доказательство – в письме из Саха-Якутии!

Здравствуйте, уважаемая редакция! Я – ваш большой поклонник, читаю ЗР с 1994 года. Мне очень часто помогают ваши советы. «За рулем» – единственная доступная возможность получения нужной и полезной информации, которая помогает мне в жизни, особенно в работе. Сам я – дальнобойщик, живу и работаю в богом забытом поселке на севере Западной Якутии в лесу, среди гор – на берегу Вилюйского водохранилища. Имею к вам просьбу: вышлите, пожалуйста, каталог с новинками музыкальных систем для автомобилей, причем – с адресами фирм, где эту качественную аппаратуру можно заказать с доставкой по почте. В нашем регионе, как вы понимаете, с этим большие проблемы. Посылаю привет с земли Севера через фото! С уважением и благодарностью, ваш преданный читатель,

ТИМОШЕНКО ПАВЕЛ НИКОЛАЕВИЧ.

Обращаем внимание всех «зарулевцев» – в письме нет ни намека на деньги! Даже пометки «Исполнение желаний» на конверте не видать – ни о чем таком наш корреспондент и не думал. Сибиряки давно привыкли во всем полагаться только на себя – к дальнобойщикам это относится вдвойне. Когда осознаешь, что «назад пятьсот – пятьсот вперед», то характер невольно меняется: халява здесь не в почете. А уж если что и попросят, то скорее информацию – остальное сделают сами.

В общем, что тут говорить… Решение наградить водителя 1-й автоколонны Мирнинской автобазы Павла Тимошенко современной «автомузыкой» показалось редакции совершенно естественным. А в качестве бонуса – новая «зарулевская» энциклопедия с дарственной надписью. Как выяснилось, бонус пришелся очень кстати, но об этом – чуть позже.

Нужный адрес в редакции был, но отправлять посылку без предварительного звонка все же не хотелось – подарки должны находить адресата с первой попытки! А вот телефон объявил забастовку: единственный известный нам номер упорно не отзывался… Что делать?

Дальнейшее могло произойти только в России, точнее – только в Сибири! Отчаявшись, редактор залез в интернет, нашел там несколько телефонных номеров и позвонил буквально по первому попавшемуся «на деревню дедушке» – в Саха-Якутию! Мол, извините, есть у вас один водитель, фамилия такая-то – подскажите его домашний телефон! Совершенно незнакомый нам человек, Анатолий Дмитриевич, ничуть не удивился, помолчал и уверенно сказал, что знает такого! Даже номер телефона готов подсказать – неделю назад он изменился, так что – запишите новый! И – звоните, если что: поможем!

Кто после этого будет спорить с тем, что у нашей страны особенная стать? В итоге все прошло «на ура» – дней через пять подарок благополучно добрался до адресата. Но мужики с автобазы…

…мужики с автобазы не поверили своему коллеге!!! Дескать, не загибай, Николаич – подарки только Якубович по телевизору дарит! Вот здесь-то и пришлось предъявить «мандат» – нашу энциклопедию с дарственной надписью от главного редактора. В магазине такую точно не купишь. Как не купишь и того, что всегда объединяло всех «зарулевцев» – профессиональным водителям не нужно объяснять, о чем речь.

Пару слов о нашем подарке. Прежде всего, это – головное устройство, на роль которого выбрали Nakamichi CD 500. Его достоинство – в отсутствии малозначимых функций: все нацелено на звучание. Кроме того, он поддерживает форматы MP3 и WMA – музыки хватит даже на очень дальнюю дорогу. Кстати, подобный аппарат встретите даже на соревнованиях по автозвуку: это о чем-то говорит…

Следующее звено – два комплекта акустики: DLS C6A серии Classic и DLS M1369. Ну а поскольку залог хорошего звучания акустики – правильная установка, то не обойтись без виброподготовки дверей. Для этого пригодится специальный комплект Dynamat. Интересно, как теперь зазвучит мощный тягач?

Удачного рейса, Павел Николаевич! Сердечный привет всем водителям 1-й автоколонны Мирнинской автобазы – надеемся, что с выходом этого номера сомнения в происхождении новой «музыки» на вашем автомобиле окончательно исчезнут! Счастливых километров всем сибирякам! □

Вализ из Руасси

Анатолий Сухов



Он ждал меня в аэропорту, тускло сверкая хромом ручек и молдингов. Я узнал его сразу: плавные обводы корпуса, низкая посадка, классический черный цвет. Колеса поначалу показались маловаты – на бездорожье им делать нечего, но для Москвы в самый раз.

Несмотря на современный дизайн и немалую цену (одну из самых высоких среди одноклассников), обилием электроники наш новый знакомый похвастать не может. Нет даже центрального замка – приходится орудовать ключом. Оставили механику и в управлении. Что ж, по крайней мере, это проверенное временем решение. Интерьер – выше всяких похвал. Немаркий, с хорошей проработкой фактуры пластик, множество кармашков, сетка для легких предметов, резиновые ленты для фиксации груза. Органы управления – на привычных местах, все понятно и удобно.

А вот ходовые качества откровенно разочаровали. Из-за высокого центра тяжести, особенно при полной загрузке, увеличивается валкость на виражах и возникает реальная угроза опрокидывания. Зато даже на заснеженном асфальте заноса можно не опасаться – ватные отклики на энергичное руление отбивают всякую охоту к резким маневрам. Подвеска жестко отрабатывает малейшие неровности дорожного полотна, но благодаря продуманной силовой схеме конструкции на тело вибрации не передаются.

Несмотря на все недостатки, в целом наш подопытный заслуживает положительной оценки. Конечно, ежедневные поездки по городу – не его удел, но в дальних путешествиях он незаменим, были бы дороги ровные. □

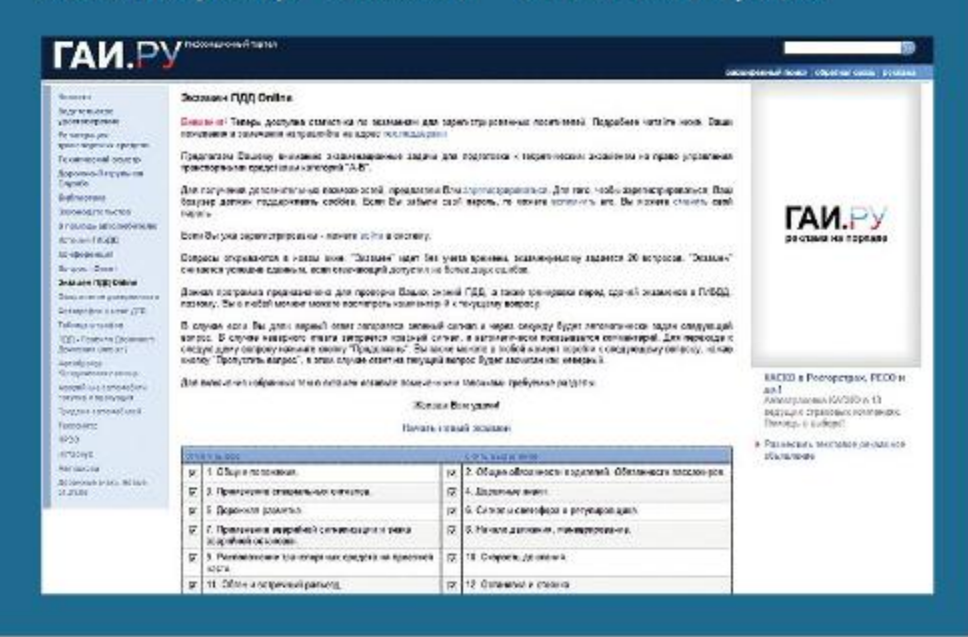
Благодарим компанию Sampsonite за предоставленный для теста ЧЕМОДАН!

По Сети бродил **Михаил Гзовский**

Игра по правилам

http://www.gai.ru/pdd

Трудно поверить, но нашей рубрике, посвященной интересным автомобильным интернет-страницам, уже более трех лет! И одним из первых сайтов, о которых мы писали, был именно gai.ru. С тех пор многое поменялось, например, появился он-лайн экзамен по Правилам дорожного движения. Возможно, это не столь увлекательно, как участие в виртуальной «Гонке звезд «За рулем», зато позволит освежить знания и повести себя правильно в реальной жизненной ситуации.



Как стать звездой

http://www.f-o2.ru



Такого в России еще не было! Первая он-лайн игра с реальными гоночными правилами по реальной трассе и все это – с высоким качеством! Виртуальная копия «Гонки звезд «За рулем» проходит на трассе Раменского республиканского ипподрома по схеме шестнадцати заездов – все как в настоящем соревновании! В разные годы его посещали Мика Хаккинен и Маркус Гронхольм, а 23 февраля демонстрировал мастерство трехкратный чемпион мира по ралли Себастьен Лоэб. Если вам по каким-либо причинам не удалось посетить Раменское, пройдите по ссылке, не пожалеете!

Лекарство от пробок

http://www.antiprobka.ru



До чего может довести дорожный затор? Кого-то до нервного срыва. Других – до создания сайтов! Этот проект помогает людям избавиться от влияния пробок на жизнь весьма оригинальным способом. А именно… поменять место работы по географическому признаку и ходить на нее пешком! Нам предлагают обменяться работами или даже продать свое место в офисе тому, кто живет к нему ближе! Шутки шутками, а с пробками действительно надо что-то делать…

Дорогие мои старики

http://www.moskvitch-rally.ru



Историческая автомобильная техника, к счастью, не всегда пребывает в плачевном состоянии или превращается в музейную недвижимость. Многие продолжают вести активный образ жизни, перемещаясь по дорогам общего пользования с выставок на фестивали и пробеги, а некоторые даже участвуют в соревнованиях! Например, в небезызвестном «Ретро-Ралли», в котором неоднократно выступали и журналисты «За рулем». Протяженность трассы – не более ста километров, но на пути ждут дополнительные приключения для водителей, штурманов и, конечно, автомобилей! Фотоотчеты с соревнований – на этой страничке, которая вопреки названию посвящена не только «москвичам».

Все в клуб!

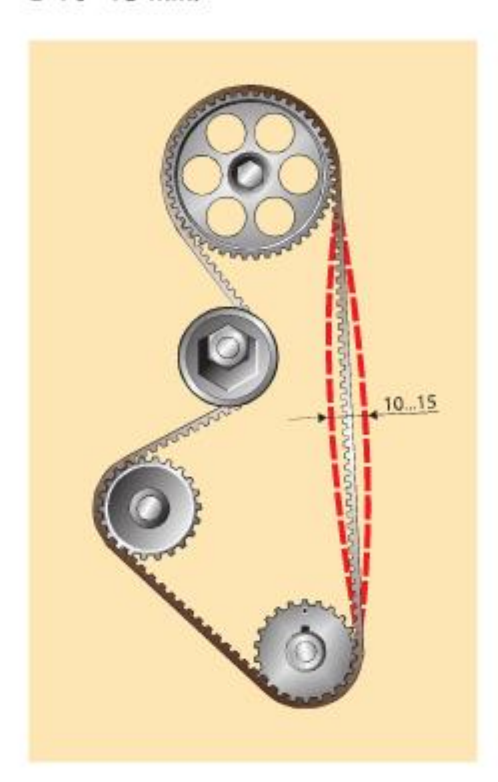
http://www.lanos-club.ru



«Самара, объединяйся!»; «Клубная встреча в Перми»; «Ижевск, есть тут кто?» – география распространения самого популярного (не считая, конечно, «Нивы») «Шевроле» на российском рынке растет как на дрожжах. Если вы тоже присматриваетесь к «Ланосу», нелишним будет ознакомиться с опытом тех, кто уже эксплуатирует эту машину. Только в разделе «Двигатель, питание, выпуск» – полторы сотни тем, включая отчет по чип-тюнингу. Всего же в форуме уже набралось несколько десятков тысяч сообщений! Лидирует по популярности «Курилка», так что если вас не интересует техника, то новых друзей здесь найдете точно!

А. ВИНОГРАДОВ,
Златоуст Челябинской обл.

Правильность натяжения ремня привода ГРМ на восьмиклапанном двигателе ВАЗ я проверяю при его работе в прогретом состоянии. Оценка визуальная: резко открыв дроссель, вы увидите вибрацию вертикального участка ремня, которая зависит от его натяжения (см. рис.). Ее размах должен укладываться в 10–15 мм.



ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА



В этом номере наши специалисты признали лучшим совет Ольги БРУСОВОЙ, опытной и грамотной автомобилистки из Москвы. Сегодня вроде бы трудно сказать новое слово в ремонте классических «Жигулей». Однако жизнь не стоит на месте. Владельцам таких автомобилей рекомендуем обратить внимание на этот совет.

Автор лучшего совета получает от журнала премию 5000 рублей, а от компании «Апико-Авто» – раскладной столик для задних пассажиров, закрепляемый на спинке переднего сиденья.



Некоторые образцы **крестовин карданных шарниров** (главным образом, зарубежного происхождения), поступающие в продажу, имеют серьезные отклонения линейных размеров от тех, что нужны для карданного вала «Жигулей», – их длина по осям нередко на 1–2 мм меньше номинальной, поэтому диапазона стопорных колец не хватает. Из-за этого крестовины после посадки подшипников до упора в стопорные кольца вилок свободно болтаются вдоль осей, звенья карданного вала смещаются и при высоких оборотах вызывают сильную вибрацию. Избавиться от этой напасти советую так: измерим штангелем новые крестовины, сравним их размеры с отработавшими и подберем толщину корректирующих шайб (разница в «десятых» устраняется подбором стопорных колец). Как правило, для этого подходят шайбы толщиной 0,5 мм, которыми регулируют угол развала – они стоят на болтах крепления оси нижнего рычага.



От отдела эксплуатации
Каждый, кто сталкивается с сильным «зудом» карданного вала на высоких скоростях, должен понимать, насколько важно при сборке как можно точней сцентрировать его звенья. Тяжелый вал, вращающийся с высокими оборотами, крайне требователен к точности сборки. Надеемся, этот совет многие возьмут на заметку.

С. ИВАННИКОВ,
Ставропольский край

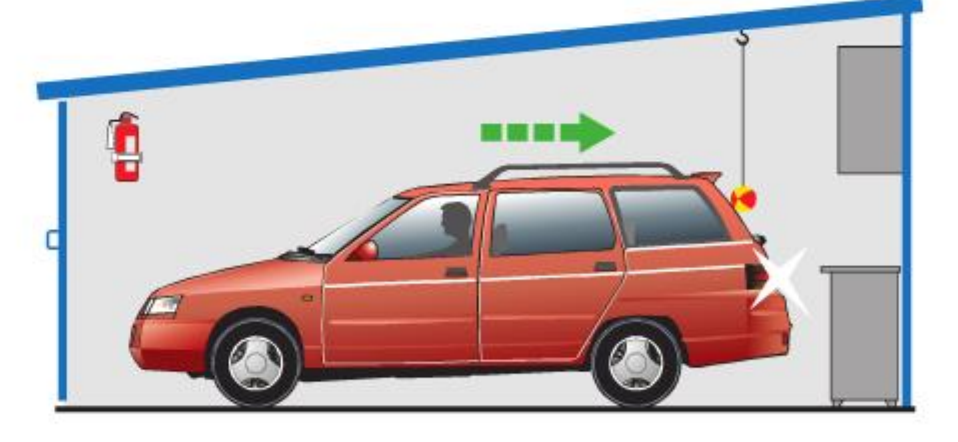
Из обычной кухонной пьезозажигалки вы легко можете изготовить **приспособление для проверки свечей зажигания**. Вместо штатных электродов (см. фото) припаиваем провода: «массовый» с зажимом «крокодил» и центральный – из отрезка высоковольтного провода. Соединения изолируем. Подсоединив устройство к свече, нажимаем на клавишу: если лампа несколько раз моргает, свеча исправна. Если вспышек нет или есть одна длинная, свечу надо менять.



В. ХИЗЕВ,
Обоянь Курской обл.

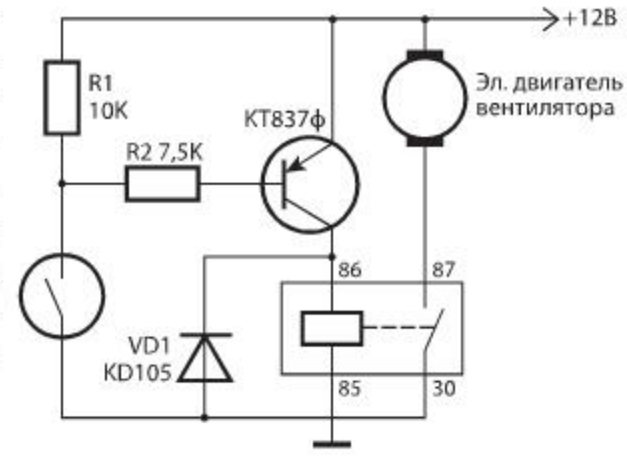
Два совета **владельцам тесных гаражей**. Первый: чтобы не повреждать краску на кромках дверей, неосторожно открытых в узком «пенале», не поленитесь наклеить на стенки гаража на уровне дверей полосы губчатой резины. Второй: въехать в гараж быстро, но без риска удара в заднюю стенку мне помогает подвешенный к потолку яркий мячик: коснулся стекла – машина в заданном положении.

От отдела эксплуатации
Еще верней вместо мячика подвесить легкий, но более твердый предмет. Его щелчок по стеклу послужит сигналом к остановке. Есть и проверенный временем прием. Например, правильное положение машины определяют по касанию колесами простого ограничителя – например, толстой доски на полу.



Ю. КОТОВРАСОВ,
Урюпинск Волгоградской обл.

Датчик ТМ 108 включает электровентилятор напрямую или через реле, но так или иначе у него обгорают контакты! А отказ вентилятора может дорого стоить. Я изготовил транзисторный коммутатор: с ним ток на контактах датчика ничтожен. Собрал его на корпусе реле 90.3747 от регулятора напряжения. С этим устройством вентилятор включается безукоризненно.



Одинаковы с лица



Один из лучших ответов на задачу № 49 «Мы с приятелем…» получен от Эдуарда ЛЕВИНА из Санкт-Петербурга. Редакция награждает победителя премией 6000 рублей, а ОАО «Концерн «Моринформсистема АГАТ» – электрическим шинным компрессором.

Двое вместе путешествовали на хорошо отрегулированных «семерках», практически одинаковых, за исключением систем питания – впрысковой и карбюраторной. Вторая оказалась экономичней. Почему?

Многие искали ответ в чем угодно, только не в двигателях. Нам не верили: «Инжектор всегда экономичней!» Друзья, мы с вами не в Думе – давайте не будем оспаривать условий. Машины отличались только системами питания – значит, полную массу, тип и состояние шин, трансмиссии, масло, бензин, условия движения считаем равными! А что нам пишут? Пример: простачок на ВАЗ-2107i «всю дорогу рассекал воздух», а ловкач в «мешке разрежения» за лидером подсчитывал доход. Представьте путь от Кзыл-Орды до Магадана – и все бампер в бампер, не меняя строя! Опасно и некомфортно. Мы полагаем, вторая машина двигалась по той же дороге, в тех же условиях – но «след в след» не значит впритык! Хваленый «мешок» сказывается лишь в считанных метрах за лидером. А на безопасной дистанции за ним – царство оторвавшихся вихрей, которые лишь треплют ведомую машину. Кстати, и лидеру достается от чужих вихрей, ведь на шоссе полно попутных и встречных машин. Наконец, кто сказал, что парни не менялись местами?

По другим версиям, у впрысковой машины были проблемы с тормозами, амортизаторами, «сходом-развалом», «не теми» маслом и топливом, ее экипаж отличался непомерным аппетитом и т.д.

Некоторые, включая победителя, справедливо напомнили о стиле езды. В сложных условиях движения водитель № 2, подстраиваясь к № 1, чаще разгоняется, тормозит – и тратит больше топлива, чем безалаберный «лидер». Наблюдение верное, но, увы, противоречит равенству условий!

А что пишут по существу вопроса? Перед отпуском Вася наверняка проверил ЭПХХ, подобрал УОЗ, «заточил» карбюратор под экономичную работу – на чуть обедненных смесях, ведь в долгих путешествиях большинство ездит в спокойном стиле, без лишних рывков и торможений. А что мог предпринять его коллега?

Инжекторная система «думает сама», но лишь в границах программы. Ее задача не экономить топливо любой ценой, а сделать выхлоп менее вредным. Для этого при умеренных мощностях инжекторный двигатель работает только на стехиометрической смеси – 14,7 кг воздуха на 1 кг бензина. Обеднение или обогащение вредно для нейтрализатора.

Конечно, разница в составе смеси невелика, но в долгом пробеге она сказывается. В ряде писем впрысковую «классику» ругают за отсутствие датчика детонации. Блок управления «не чувствует» ее начала, он знает о ней лишь понаслышке, из программы, а в ней углы опережения зажигания записаны «с подстраховочкой» – они не оптимальные. Вот такой «пустячок»! В письмах отмечен еще один – повышенные энергозатраты на работу самой аппаратуры впрыска, от электрического бензонасоса высокого давления до форсунок. Все это плата за экологичность.

А вот мастер-карбюраторщик может уточнять УОЗ, сколько хочет, – дело-то минутное! Впрочем, реальность часто расходится с условиями задач. У неумелого хозяина запросто «дурит» карбюратор, а инжектор способен подвести и самого умного. Дело не в «идеологии» системы питания, а в банальных неисправностях.

Итак, мы благодарим всех вас за ответы, а Эдуарда Левина поздравляем с победой в этом туре конкурса!



Рисунок Сергея Савилова

ЗАДАЧА ПЯТЬДЕСЯТ ВТОРАЯ

Чертовщина

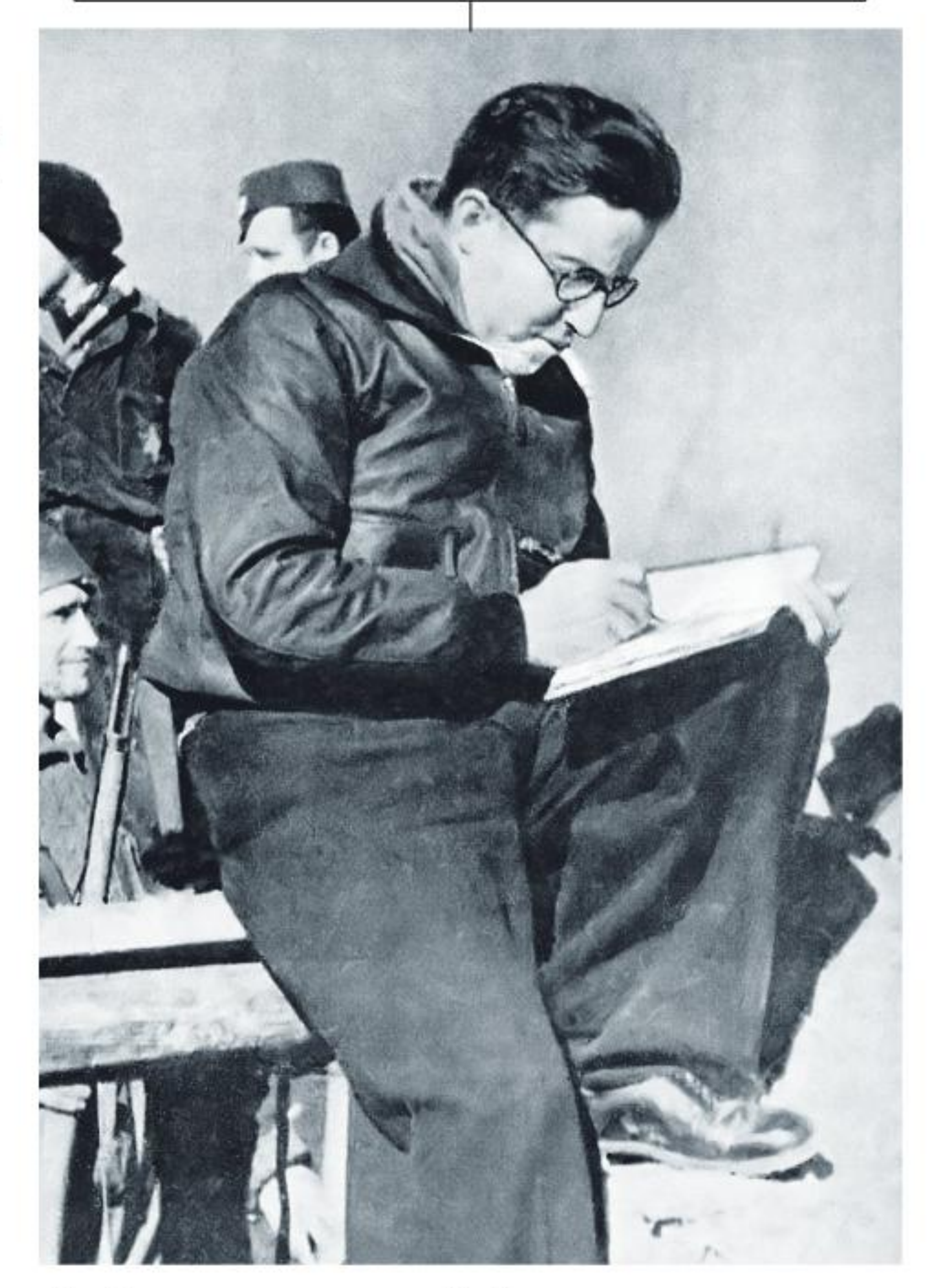
«Уважающий себя человек должен до всего своим умом доходить!» – любил провозглашать бухгалтер Горин. Но лозунги и жизнь не всегда идут рука об руку. Купил жене старенький ВАЗ-2108 – пускай, мол, на нем учится. Поломанные на первых порах заборы не в счет, вскоре жена наловчилась ехать куда надо, а машина не подводила. Но вот во время очередного ТО Горин заменил амортизаторы и просевшие пружины подвески – и тут, по его словам, «началось»: при разгоне машину потянуло вправо! Горин в мистику не верит: регулировал схождение, развал, кастер, менял местами колеса и даже амортизаторы с пружинами. В сервисе только руками разводят... Бухгалтер в раздумьях. Помогите ему!

Ответ с пометкой «Конкурс» отправляйте до 10 мая 2007 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной удобный для вас способ быстрой связи.

О приближающейся круглой дате в жизни журнала читатели уже знают: в прошлом номере (ЗР, № 3, с. 27) редакция объявила о начале конкурса «За рулем» в моей жизни». Мы с нетерпением ждем сообщений от наших друзей. Но этим дело не ограничится. Восьмидесятилетие журнала – событие, которым, без ложной скромности, можно гордиться. Более чем 900 номеров, вышедших с апреля 1928 года, – это труд и талант нескольких поколений журналистов, бесконечно преданных идее автомобилизма и очень много сделавших для ее реализации в России. Юбилей – лучший повод вспомнить о них, отдать должное их устремленности и способностям. Об этом и пойдет речь в рубрике «Боевые перья», которую будет вести старейший «зарулевец», без малого полвека проработавший заместителем главного редактора, Марк Тилевич.

40 50 60 70 **80** 90 100 120

ЗА РУЛЕМ



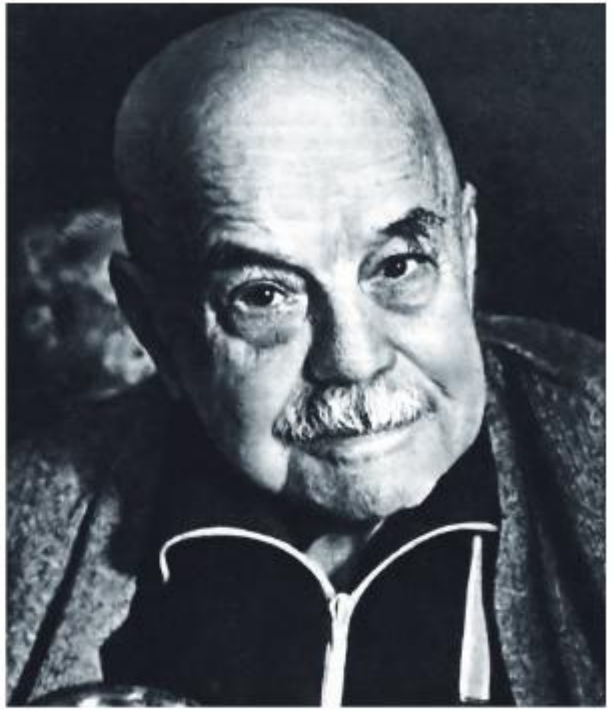
Михаил Кольцов и его команда

Среди первых сведений о журнале, которые я почерпнул, появившись в редакции для «пробы пера» в 1958 году, больше всего меня привлекло, что «За рулем» от рождения – «кольцовский журнал». В тридцатые годы прошлого века вряд ли можно было найти среди читающих людей тех, кто не преклонялся перед этим именем. Кольцов был не просто самым популярным фельетонистом и очеркистом, а «журналистом эпохи», как называли его в то время. В главной тогда газете «Правда» два-три раза в неделю появлялись его знаменитые фельетоны, отзвуки которых разносились по всей стране. Но журналистика в чистом виде была лишь частью воистину необъятной деятельности Кольцова на ниве печати. Здесь он проявил себя и выдающимся организатором журнального дела.

Даже сегодня, при огромном размахе издательского бизнеса и почти неограниченных его технических возможностях, трудно представить, как буквально за несколько лет можно было с нуля создать большое издательское АО «Огонек», а затем на его базе – огромное, даже по нынешним масштабам, журнально-газетное объединение – жургаз – выпускавшее более тридцати, как сказали бы ныне, востребованных периодических изданий, книжных приложений к ним, собраний сочинений, библиотечек и т. д.

Здесь я хочу напомнить лишь о том, что сделал Михаил Кольцов для рождения нашего журнала. Человек, открытый для всего нового и в области техники (вспомним хотя бы его активное участие в строительстве гражданского воздушного флота, организацию громких тогда перелетов), не мог спокойно взирать на плачевное состояние в стране автомобильно-дорожного дела. Найденное нами в архивах упоминание о просьбе «Автодора» в конце 1927 года к АО «Огонек» взять на себя издание автомобильного журнала было лишь формальным поводом, чтобы начать выпуск «За рулем». Кольцов, надо полагать, для этого уже созрел раньше.

К сожалению, мы не располагаем документальными свидетельствами по поводу авторства самого названия «За рулем», но по мнению тех, кто знал журнал ранних лет, в частности моего предшественника в послевоенном «За рулем» Юлия Клеманова, никто



Виктор Шкловский.

Виктор Шкловский, «Барахло на ходу». ЗР, 1928, № 1.

…Мне приходилось в Воронежской губернии ездить на автомобиле, у которого пришлось в степи снять цилиндры, разъединить подшипники на коренном валу, снять шатуны с поршнями и ехать дальше на двух цилиндрах. Сделать такую работу без инструмента в степи может только беглый каторжник или… советский шофер. Блоки, например, т. е. отливку цилиндров, приходилось держать на полотенце, перекинутом через шею.

…По существу говоря, наши шоферы каждый день делают невероятные изобретения для того, чтобы ездить на том, на чем ездить нельзя.

из людей, близких журналу, не сомневался, что имя ему дал Михаил Кольцов.

Его заинтересованность в том, чтобы «За рулем» взял бурный старт, лишь подтверждает это. В редакторы нового издания (тогда его величали заведующим редакцией) он отрядил своего ближайшего помощника вначале по «Огоньку», а затем по «Правде» – Наума Беляева, который стал опорой главному (ответственному) редактору «За рулем» – видному государственному деятелю и ученому Николаю Осинскому.

С самого начала Кольцов – член редколлегии «За рулем», «поставщик» именитых авторов, среди которых, несмотря на огромную занятость и перегрузки, был и он сам. Уже в первом номере он рассказывает о своей автомобильной поездке по приволжской степи с Алексеем Ивановичем Рыковым – председателем Совета народных комиссаров СССР. Никакого пафоса, никаких красивостей – на трех журнальных страничках только горькая правда о дорогах России, одинаково ужасных для всех, кто по ним движется, не исключая самых первых лиц.

Круг друзей Кольцова, как свидетельствуют близко знавшие его, был чрезвычайно широк и разнообразен. Его считали своим самые знатные и влиятельные люди – он дружил с писателями и поэтами: Маяковским, Горьким и многими другими. Именно Михаилу Кольцову, к которому тянулись лучшие силы – писатели, журналисты, художники, фотомастера, мы обязаны тем, что многие из них стали авторами «За рулем», очень быстро завоевавшего популярность. В стране, как мы уже не раз сообща-



Аркадий Шайхет был первым автором снимков на обложках и в номерах «За рулем». Автомобильной теме он не изменил и в годы войны, работая в иллюстрированной фронтовой газете. Там, в боях за Кенигсберг, он на редакционной машине под вражеским обстрелом сумел вывезти большую группу раненых, за что был награжден орденом.

ли, где насчитывалось едва 18 тысяч развалюх-автомобилей, 40 тысяч читателей в первый же год издания! Для них писали такие известные в стране люди, как литературовед-писатель Виктор Шкловский, большой знаток не только творчества Толстого и Достоевского, но и устройства автомобиля, как ставший очень известным драматург Николай Погодин, как академик Ферсман. Свои стихи печатал в «За рулем» Маяковский, свои веселые рисун-



Владимир Маяковский.

ки публиковали талантливые художники – брат Кольцова Борис Ефимов и Константин Ротов, страницы журнала занимали фото ведущих мастеров – Аркадия Шайхета, Семена Фридлянда, будущего кинодокументалиста № 1 Романа Кармена. Это была команда Михаила Кольцова, команда, задававшая тон не имевшему аналогов журналу, где чудесным образом мир автомобильной техники дополняла публицистика лучших авторов, стремившихся сделать идею автомобилизации достоянием всего народа. □



А. Шайхет. Колонна построенных на ГАЗе автомобилей по пути в Москву.

Вл. Маяковский. Начало «Ответа на будущие сплетни». ЗР, 1929, № 1

Москва
меня
обступает сипя,
до шопота
голос понижен:
— Скажите
правда ль
что вы
для себя
авто
купили в Париже?
Товарищ,
смотрите,
чтоб не было бед,
чтоб пресса
на вас не нацыкала.
Купили бы дрожки...
велосипед...
Ну,
не более же ж мотоцикла!..
С меня
эти сплетни —
как с гуся вода.
Надел
хладнокровия панцырь.
— Купил, говорите?
Конешно,
да.
Купил —
и бросьте трепаться.

Первая конная

Сергей Канунников

Солидный, заметно седеющий и полнеющий мужчина, лихо проносясь по узкому шоссе в гоночном автомобиле (вернее, шасси с мотором), наверняка вызывал у свидетелей колоритной сцены противоречивые чувства. Одни неодобрительно качали головами: неисправимый чудак! Ему уже 49, есть прибыльное дело, уважение, семья (вообще-то, даже две!), а он ввязался в какую-то авантюру. Другие уважали Энцо Феррари именно за упорство и привычку все решать самому. Сколько раз судьба закрывала двери перед самым его орлиным носом, а он находил иной вход!

В 60-летней истории «Феррари» (кстати, дату рождения марки можно отмечать, как минимум, трижды, но логичнее всего отсчитывать ее с весны 1947-го) и в биографии основателя фирмы немало легенд; часть мифов, вероятно, придумал сам Феррари. Он не раз повторял, что в детстве мечтал стать оперным певцом или спортивным журналистом: обе профессии требуют артистизма, умения держать внимание.

Даже дата рождения Феррари, по его утверждению, не совпадала с официальной. Якобы из-за сильных снегопадов ребенка зарегистрировали на пару дней позже. Один из ключевых моментов биографии Феррари – попытка в 1919-м устроиться работать на ФИАТ. После отказа Энцо долго плакал на скамейке в городском парке. Этот эпизод дал повод некоторым биографам утверждать: Феррари строил карьеру, руководствуясь желанием отомстить ФИАТу. Не правда ли, звучит почти как оперная ария?

Ударов судьбы в долгой жизни основателя знаменитой фирмы было действительно немало. Но и удача тоже регулярно посещала Энцо. Вскоре после знаменитой «скамейки плача» он стал гонщиком. В общем-то, неплохим, если не считать хорошими лишь тех, кто выигрывает. Феррари не был последним не только в региональных гонках, коих в Италии в период между войнами проводили множество, но и в более престижных международных соревнованиях. Да и в команду «Альфа-Ромео» бездарей точно не приглашали. Ближе к тридцати Энцо осознал: великим пилотом ему не стать, но расстаться с гонками он не может и не хочет. Феррари стал дилером «Альфа-Ромео», а вскоре и главой «Скудерии Феррари» – команды, защищающей честь «Альфы» на гоночных трассах. Вот, кстати, и первая дата рождения фирмы – 1 декабря 1929-го. Правда, автомобилей «конюшня» не делала, зато на гоночных «альфах» появился, чтобы стать знаменитым, вздыбленный черный жеребец на желтом фоне…

Коллекция призов, а с ними доходы «Скудерии» быстро росли. Феррари уважали гонщики, к нему прислушивались конструкторы. Правда, изрядная доля славы заслуженно доставалась «Альфа-Ромео». Но в круговороте гонок, успехов и неудач Феррари, похоже, всерьез не задумывался украсить профилем вздыбленного жеребца машину собственного имени. К такому решению подтолкнул Энцо удар судьбы:



Энцо Феррари (1898–1989 гг.).



«Феррари-125S» 1947 года с 1,5-литровым двигателем V12 мощностью 72 л.с. – первая серийная модель с жеребцом на эмблеме.

Из двух машин модели 815 – тех, что Феррари не мог назвать своим именем, – одна сохранилась и даже на ходу.





«Феррари-166» – купе и родстер «Баркетта» (лодочка) выпускали с 1948 года. Стандартный V12 объемом 2 л развивал 95 л.с.

«Альфа-Ромео» однажды изменила гоночную политику, сообщив Феррари, что посредники больше не нужны. 1 января 1938-го все автомобили и оборудование «Скудерия» передала команде «Альфа Корса». Феррари согласился возглавить чужую «конюшню», понимая, однако, что это – шаг назад. Произошла и еще одна неприятная перемена. Знаменитый конструктор Витторио Яно, с которым у Энцо были нормальные отношения и взаимопонимание, ушел в «Лянчу», а его место по протекции вице-президента «Альфа-Ромео» Уго Габбато занял Вильфредо Рикарт. С первым у Феррари отношения были прохладными, со вторым быстро стали напряженными. Энцо считал испанца не слишком талантливым выскочкой, Рикарт числил директора команды дилетантом в конструировании.

Новую команду, вооруженную спроектированными еще Яно «Альфа-Ромео 158», преследовали неудачи. Немецкие соперники – команды «Мерседес-Бенц» и «Ауто-Унион», щедро финансируемые руководством третьего рейха, выступали явно сильнее. Даже знаменитый Тацио Нуволари, самый уважаемый и любимый Феррари гонщик, кумир миллионов итальянцев, перешел в «Ауто-Унион». 7 мая 1939-го на Гран-при Триполи гонщики на «альфах» сходили один за другим из-за поломок и изнеможения. Стояла адская жара, пошли даже слухи, что немцы подмешивали в топливо какую-то гадость, дабы отравлять соперников выхлопными газами. Но, как известно, глотать дым – удел отстающих… Поражение итальянской команды было сокрушительным. А уже через месяц «Альфу Корса» постигла новая беда: на тестах разбился талантливый Мими Виллорези. Поскольку отношения с Рикартом, на фоне прочих неудач, не улучшались, Феррари покинул команду.

К слову, Рикарт так и не снискал славы в «Альфа-Ромео». После войны почти одновременно с Феррари он попытался наладить производство спортивных автомобилей на родине – в Испании. На эмблеме красовался конь, правда, крылатый, а звали машины – «Пегасо». Несмотря на поддержку государства во главе с самим диктатором Франко, успеха затея не имела. Автомобили с оригинальным дизайном не снискали симпатии богатых покупателей, а на гоночных трассах ломались или попадали в аварии (ЗР, 2003, № 8). На этой не очень бравурной ноте конструкторская карьера Вильфредо Рикарта завершилась. А в жизни Энцо Феррари, который хоть и носил прозвище Инженьере, но инженером, по сути, не был, в это время только начинался новый, самый яркий этап.

А пока, в 1939-м, Феррари вернулся на родину, в Модену и основал инженерную фирму «Ауто-Авиа Конструционе». Еще один повод отмечать день рождения! Но ни эмблему с жеребцом, ни даже своего имени Феррари по договору с «Альфа-Ромео» использовать не мог. Расстраиваться по этому поводу Энцо было некогда: объявили, что в 1940-м пройдут знаменитые гонки «Милле Миглья», которые годом ранее из-за трагических аварий 1938-го не проводили. Сделать машину для такого соревнования проще, чем для Гран-при. К тому же с просьбой предоставить спортивный автомобиль к Феррари пришел давний знакомый, богатый спортсмен-любитель Альфонсо Маккиавели. Вторым пилотом Энцо выбрал Лотарио Марчезе.

Чтобы участвовать на «Феррари-166 Спайдер Корса» в гонках, достаточно было снять крылья и фары.



Два автомобиля строили на основе узлов ФИАТ-508С. Необычен был силовой агрегат: на каждой машине последовательно стояли по два 4-цилиндровых мотора общим объемом 1,5 л. Необычное решение позволяло претендовать на приз ФИАТа за лучший автомобиль на основе серийного. Кроме того, машины не попадали в класс, где выступали самые сильные соперники – «Альфа-Ромео». Легкие кузова изготовила фирма «Туринг», в доводке машин помогал гонщик и инженер Энрико Нарди. Еще на стадии проекта Феррари якобы изрек: нужно создать «гоночные машины с элементами автомобиля класса люкс, произведения искусства, увидев которые сразу бы сказали: это – Феррари». Очень вероятно, что высокопарная «оперная» сентенция появилась позже специально для особо восторженных биографов.

Среди 88 немецких и итальянских машин (иным европейцам было уже не до гонок) на старт престижной 1000-мильной гонки в апреле 1940-го вышли и алые «феррари» (строго

говоря, называть их так было нельзя, но индекс у автомобиля был 815: 8 цилиндров, 1,5 л) под номерами 65 и 66. Обе сошли с дистанции из-за неисправностей, но для дебюта выступили достойно: Марчезе некоторое время шел десятым в абсолютном зачете. Впрочем, все это уже не имело значения. Даже немцы и итальянцы уразумели, что время для спорта неподходящее.

В 1940-м фирма Феррари взялась за производство 4-цилиндровых моторов для тренировочных самолетов. Энцо решил наладить и выпуск пользующихся хорошим спросом шлифовальных станков. Лучшие – делали немцы. Но союзники отказались продать лицензию Феррари. Тот, недолго думая, скопировал конструкцию, а заодно вернул себе имя. На станках красовалась надпись: «Скудерия Феррари. Модена» и эмблема с изображением жеребца. Во время войны на юридические тонкости внимания никто не обращал. В 1942-м Феррари перевел завод из Модены, которая была железнодорожным узлом, а значит, мишенью для авиации союзников, за 18 км – в Маранелло. Там в цех и угодила бомба. Впрочем, к концу войны практически все восстановили.

Между тем Италия переживала бурное время. Уже казнили Муссолини и его любовницу. Убежденного фашиста – вице-президента «Альфы» Уго Гобатто убили при выходе с завода, Эдуардо Вебер (тот самый, что производил знаменитые карбюраторы) просто исчез. Феррари политические бури не затронули. Хотя в 1934-м он и вступил в фашистскую партию, активистом не был. Кстати, он не любил, когда его называли Коммендаторе – изобретение времен Муссолини, – предпочитая домашнее моденское прозвище Инженьере.



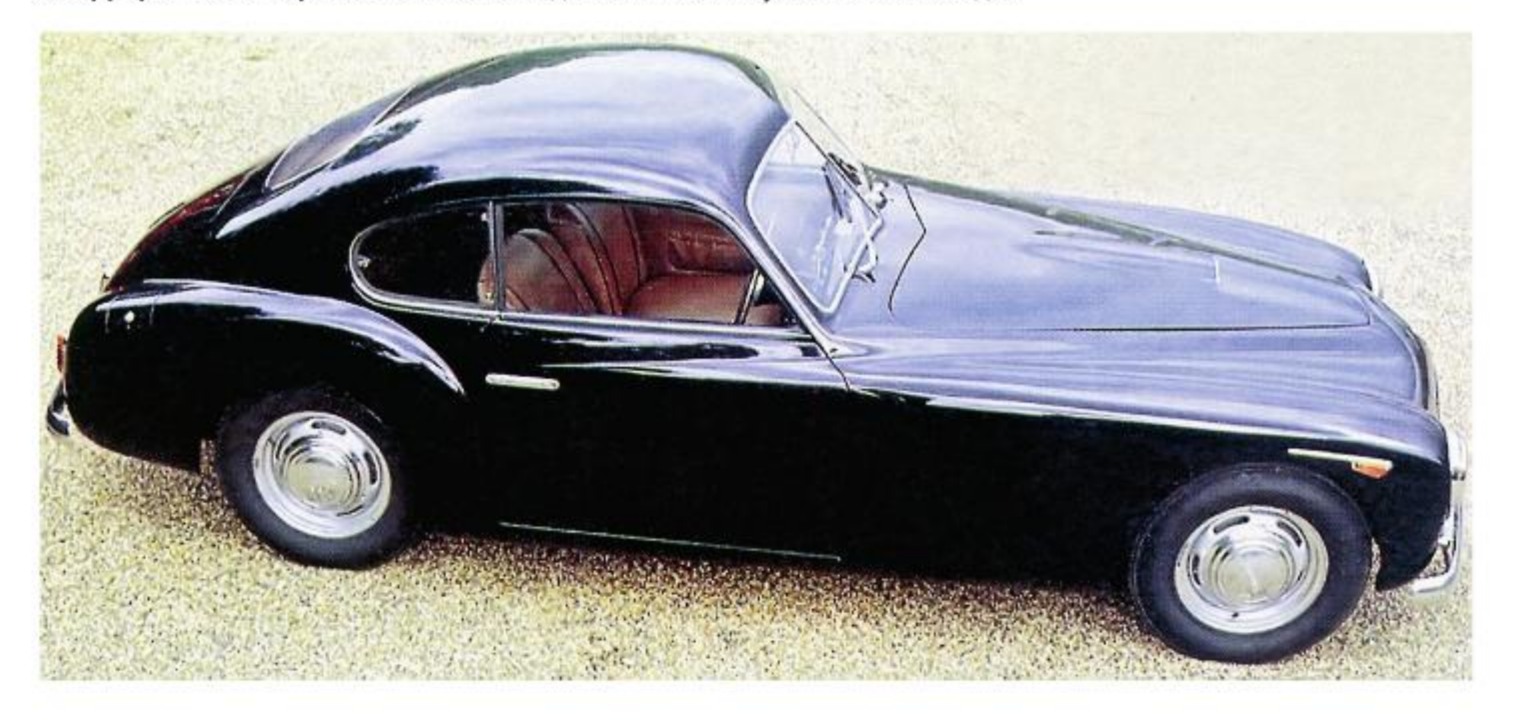
Поздняя «Феррари-166» до сих пор участвует в соревнованиях, правда, ветеранских. Для гонок мощность 2-литрового мотора с тремя карбюраторами доводили до 160 л.с.

В 1946-м, несмотря на то что многим это казалось авантюрой, Феррари решил свернуть производство станков и заняться автомобилями. По слухам, братья Мазерати, чья штаб-квартира находилась поблизости от дома Энцо, готовили новый автомобиль. Конечно, Феррари нужен был хороший конструктор, но Яно работал на «Лянчу», а талантливый Джоакино Коломбо, сменивший Рикарта в «Альфа-Ромео», находился в Милане под домашним арестом. Еще перед войной Муссолини фактически национализировал знаменитую фирму, поэтому отношение к ней было особое. А Коломбо к тому же действительно состоял в партии.

Двенадцатицилиндровый 1,5-литровый двигатель доводил специалист по авиамоторам Джузеппе Буссо. Вновь, как и в 1940-м, к Феррари потянулись желающие сотрудничать. Луиджи Кинетти, некогда дилер «Альфа-Ромео» во Франции, потом «Роллс-Ройса» в США, предложил услуги представителя «Феррари» в Штатах. Надо же так верить в Энцо! Ведь в сентябре 1946-го автомобиля еще не было, а мотор лишь стоял на стенде! В декабре на пресс-конференции Инженьере официально сообщил: в 1947-м появится «Феррари-125» в трех вариантах – спортивный, гоночный двухместный и класса Гран-при. Ну а настоящее рождение марки случилось ранней весной 1947-го, когда Феррари «прохватил» на первом шасси вблизи Маранелло.

На первые для «Феррари» гонки в Пьяченце Энцо не поехал – ждал результата у телефона. Вопреки легенде, он вел себя так не после смерти сына Дино в 1956-м, а еще с середины 1930-х. Франко Кортезе завоевал первую позицию на старте и уверенно вел гонку, пока не сошел из-за мелкой поломки. Журналисты назвали это «многообещающей неудачей». Уж не сам ли Инженьере придумал это словосочетание? Очень на него похоже! Уже 25 мая в Риме «Феррари», пилотируемая любимым Энцо пилотом Тацио Нуволари, одержала первую победу. Там же команда отметила первый дубль – Кортезе стал вторым. Гонки, правда, не великого масштаба – но ведь всего несколько месяцев назад и марки «Феррари» не было! Уже в 1947-м фирма в Маранелло получила первые заказы от двух миланских графов и князя Игоря Трубецкого. Спортсмен-любитель создал «Феррари» прекрасную рекламу – в 1948-м вместе с Клементе Биондетти выиграл гонку Тарга-Флорио…

«Феррари-166 Интер» со 110-сильным двигателем выпускали с 1948 года.



Шестьдесят лет назад Энцо Феррари гонял по узким провинциальным дорогам на шасси своего будущего автомобиля; те, кто отнеслись к этому с пониманием, оказались правы. Инженьере, не пасуя перед судьбой и умело используя ее подачи, всегда добивался желаемого. Он наверняка не пожалел, что не стал артистом или журналистом, тем более что таланты и этих профессий умел использовать в своей... □

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Дилер	
Audi												
A4 1.8 T MC	2006	0	$40 200	4/5	Б/4	163	11.3	6,4	п	2/б.о.	"АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР"	(495)785-27-27
A4 2.0 MC	2006	0	$36 400	4/5	Б/4	200	10.9	6,2	п	2/б.о.	"АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР"	(495)785-27-27
A6 2.4 MC	2006	0	$57 100	4/5	Б/6	177	13.9	7,3	п	2/б.о.	"АУДИ ЦЕНТР СЕВЕР"	(495)785-27-27
Chery												
A21 Fora	2007	0	$14 499	4/5	Б/4	128	-	6,8	п	2/60	VIP-Авто	(495)633-27-77
Amulet	2007	0	$10 899	4/5	Б/4	94	-	-	п	2/60	VIP-Авто	(495)633-27-77
Sweet	2007	0	$9 579	5/5	Б/3	52	5.5	4,5	п	2/60	VIP-Авто	(495)633-27-77
Tiggo	2007	0	$18 399	5/5	Б/4	130	-	-	4x4	2/60	VIP-Авто	(495)633-27-77
Chevrolet												
Epica 2.0	2007	0	$22 990	4/5	Б/6	144	11.4	6,3	п	2/б.о.	BLOCK	(495)730-7878
Lacetti 1.4	2007	0	$15 410	5/5	Б/4	94	9.3	5,9	п	2/б.о.	BLOCK	(495)730-7878
Lanos 1.5	2007	0	$10 130	4/5	Б/4	86	8.0	5,0	п	2/б.о.	BLOCK	(495)730-7878
Niva 1.7L	2007	0	р.340 300	5/5	Б/4	80	10.0	9,0	4x4	1/30	"АВРОРА"	(495)225-7470
Niva 1.7L	2007	0	р.340 300	5/5	Б/4	80	10.0	9,0	4x4	1/30	АВТОЦЕНТР НАХИМОВСКИЙ, 32	(495)10-555-30
Spark 0.8	2006	0	$9 800	5/4	Б/3	51	6.9	4,2	п	2/б.о.	BLOCK	(495)730-7878
TrailBlazer 4.2	2006	0	$48 904	5/5	Б/6	295	18.0	10,0	4x4	2/б.о.	BLOCK	(495)730-7878
Chrysler												
300C 3.5 Touring	2007	0	€52 800	5/5	Б/6	249	16.0	8,0	4x4	4/б.о.	"Musa Motors"	(495)785-1111
300C 2.7	2007	0	€43 500	4/5	Б/6	193	14.0	9,0	з	4/б.о.	"Musa Motors"	(495)785-1111
Grand Voyager 3.3 LTD	2007	0	€38 800	5/7	Б/6	172	17.0	12,0	п	4/б.о.	"Musa Motors"	(495)785-1111
Citroen												
Berlingo 1.4 I X	2007	0	€11 690	5/5	Б/-	75	9.6	6,2	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)660-0202
C2 1.4 VTR SD	2007	0	€13 530	5/5	Б/-	110	8.3	5,2	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)750-6455
C3 1.4 SX New	2007	0	€11 920	5/5	Б/-	75	8.2	4,9	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)788-7575
C4	2007	0	€14 400	5/5	Б/4	110	9.0	5,5	п	2/б.о.	" Атлант-М Вуатюр"	(495)626-87-65 www.citroenrus.ru
C4 1.6 3P VTR I BVA	2007	0	€16 200	5/5	Б/-	110	10.6	5,8	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)942-9534
C4 1.6 I X	2007	0	€14 820	5/5	Б/-	110	9.5	5,7	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)230-8083
C5 1.8 X I BVM	2007	0	€18 990	5/5	Б/-	125	10.4	5,9	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)671-7575
C5 2.0 SX I BVA	2007	0	€23 420	5/5	Б/-	143	12.4	6,4	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)267-3010
C4 Picasso 1.8 7c BVM Dynamique	2007	0	€21 500	5/7	Б/-	127	11.3	6,1	п	2/б.о.	"Сатари"	(495)660-0202
Daewoo												
Matiz 0.8 STD	2007	0	р.201 400	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Matiz 0.8 DLX	2007	0	р.225 250	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Matiz 0.8 DLX K	2007	0	р.241 150	5/5	Б/3	51	7.4	5,0	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Matiz 1.0 Best DLX	2007	0	р.249 100	5/5	Б/3	63	7.5	5,4	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Matiz 0.8 Automatic DLX	2007	0	р.254 400	5/5	Б/3	51	8.0	5,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Soch GLE	2007	0	р.278 250	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Dohc GL K	2006	0	р.275 600	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Doch GLE	2006	0	р.283 550	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Doch GLE	2007	0	р.291 500	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Doch GLE	2006	0	р.302 100	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Doch GLE	2007	0	р.310 050	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Nexia 1.5 Soch GL	2007	0	р.251 750	4/5	Б/4	85	8.5	6,5	п	5/100	"Автокей"	(495) 101-4-101
Sens 1.3	2007	0	$7 695	4/5	Б/4	70	8.9	5,5	п	2/50	"Автокей"	(495) 101-4-101

Марка, модель, объем двигателя, л	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары
Audi																
A4 1.8 T MC	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■
A4 2.0 MC	■	■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■
A6 2.4 MC	■	■	■	■	■	■		■		■	■	■	■	■	■	■
Chery																
A21 Fora		■	■			4			■		■	■	■			■
Amulet		■				2			■		■		■			
Sweet	■	■				2			■		■		■			
Tiggo		■	■			2			■		■		■			■
Chevrolet																
Epica 2.0		■	■		■	■	■		■		■		■			■
Lacetti 1.4		■			■	■			■		■		■			
Lanos 1.5						■			■				■			
Niva 1.7L											■		■			
Niva 1.7L											■		■			
Spark 0.8						■			■		■		■			
TrailBlazer 4.2	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		■
Chrysler																
300C 3.5 Touring	■	■				■	■			■	■	■	■			
300C 2.7	■	■				■	■			■	■	■	■			
Grand Voyager 3.3 LTD	■	■				■	■			■	■	■	■			
Citroen																
Berlingo 1.4 I X											■	■	■	■		
C2 1.4 VTR SD		■				2				■	■		■	■		
C3 1.4 SX New						4			■		■		■			
C4		■	■		■	■	■	■	■		■	■	■	■		■
C4 1.6 3P VTR I BVA	■	■			■	6	■	■	■		■	■	■	■		■
C4 1.6 I X		■			■	2	■	■	■		■	■	■	■		■
C5 1.8 X I BVM		■		■	■	9	■	■		■	■		■			
C5 2.0 SX I BVA	■	■		■	■	9	■	■		■	■	■	■	■		■
C4 Picasso 1.8 7c BVM Dynamique		■		■	■	9	■	■	■			■	■			
Daewoo																
Matiz 0.8 STD																
Matiz 0.8 DLX											■		■			
Matiz 0.8 DLX K									■		■		■			
Matiz 1.0 Best DLX											■		■			
Matiz 0.8 Automatic DLX	■										■		■			
Nexia 1.5 Soch GLE											■		■			■
Nexia 1.5 Dohc GL K									■							
Nexia 1.5 Doch GLE (2006, р.283 550)											■		■			■
Nexia 1.5 Doch GLE (2007, р.291 500)											■		■			■
Nexia 1.5 Doch GLE (2006, р.302 100)									■		■		■			■
Nexia 1.5 Doch GLE (2007, р.310 050)									■		■		■			■
Nexia 1.5 Soch GL																
Sens 1.3																

Марка, модель, объем двигателя, л	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги
Audi																
A4 1.8 T MC	■		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■	
A4 2.0 MC	■		■	■		■	■	■	■	■	■			■	■	
A6 2.4 MC	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	
Chery																
A21 Fora	■	■			■		■	■	■	■	■			■	■	
Amulet	■						■	■							■	
Sweet	■						■	■							■	
Tiggo	■						■	■	■		■				■	
Chevrolet																
Epica 2.0	■		■	■			■	■							■	
Lacetti 1.4	■						■	■							■	
Lanos 1.5							■									
Niva 1.7L							■	■							■	
Niva 1.7L							■	■							■	
Spark 0.8							■									
TrailBlazer 4.2		■	■	■			■	■			■		■	■	■	■
Chrysler																
300C 3.5 Touring	■						■	■		■	■			■	■	
300C 2.7	■						■	■		■	■			■	■	
Grand Voyager 3.3 LTD	■						■	■		■	■			■	■	
Citroen																
Berlingo 1.4 I X									■		■					
C2 1.4 VTR SD	■			■			■				■					
C3 1.4 SX New				■			■	■								
C4			■	■			■	■	■							
C4 1.6 3P VTR I BVA	■			■			■	■	■		■					
C4 1.6 I X	■			■			■	■								
C5 1.8 X I BVM	■			■			■	■	■							
C5 2.0 SX I BVA	■			■	■	■	■	■	■		■				■	
C4 Picasso 1.8 7c BVM Dynamique	■						■		■		■					
Daewoo																
Matiz 0.8 STD	■															
Matiz 0.8 DLX	■						■									
Matiz 0.8 DLX K	■						■									
Matiz 1.0 Best DLX	■						■									
Matiz 0.8 Automatic DLX	■						■									
Nexia 1.5 Soch GLE	■						■									
Nexia 1.5 Dohc GL K	■															
Nexia 1.5 Doch GLE (2006, р.283 550)	■						■									
Nexia 1.5 Doch GLE (2007, р.291 500)	■						■									
Nexia 1.5 Doch GLE (2006, р.302 100)	■						■									
Nexia 1.5 Doch GLE (2007, р.310 050)	■						■									
Nexia 1.5 Soch GL	■															
Sens 1.3	■															

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер
Dodge																																											
Caliber 1.8	2007	0	€17 800	5/5	Б/4	150	9.6	6,0	п	4/б.о.		■				■			■		■	■	■				■						■	■									"Musa Motors" (495)785-1111
FIAT																																											
Albea 1.4	2007	0	р.315 000	4/5	Б/4	77	8.2	5,0	п	2/б.о.						1		■			■	■	■							■									■					"АВРОРА" (495)225-7-440
Albea 1.4	2007	0	р.368 000	4/5	Б/4	77	8.2	5,0	п	2/б.о.		■	■		■	2		■	■		■	■	■			■				■			■	■	■			■					"АВРОРА" (495)225-7-440
Albea 1.4	2007	0	р.315 000	5/5	Б/4	77	8.2	5,0	п	2/б.о.						■		■			■		■																				BLOCK (495)234-6-222
Doblo 1.4 Cargo Base	2007	0	р.365 000	4/2	Б/4	77	9.2	6,3	п	2/б.о.		■	■			■		■					■																				BLOCK (495)234-6-222
Doblo 1.4 Panorama Base	2007	0	р.430 000	5/5	Б/4	77	9.2	6,3	п	2/б.о.		■				■		■	■		■		■										■	■	■								BLOCK (495)234-6-222
Grande Punto 1.4	2007	0	р.383 450	3/5	Б/4	77	7.7	5,2	п	2/б.о.		■	■			■		■	■		■		■			■							■	■	■		■						BLOCK (495)234-6-222
Panda 1.2	2007	0	р.340 000	5/4	Б/4	60	7.1	4,8	п	2/б.о.		■	■			■		■	■		■		■										■	■	■								BLOCK (495)234-6-222
Ford																																											
Fiesta 1.3	2007	0	$12 090	3/5	Б/4	70	8.4	5,5	п	2/100						■							■																				"Независимость - Форд" (495)105-1000
Fiesta 1.3	2007	0	$12 090	3/5	Б/4	70	7.4	5,3	п	2/100						■					■		■																				"Нью-Йорк Моторс-Москва" 7-495-737-0405
Focus 1.4 II	2007	0	$12 420	3/5	Б/4	80	8.7	5,5	п	2/100						■					■		■										■										"Независимость - Форд" (495)105-1000
Focus 1.6 C-Max	2007	0	$18 080	5/5	Б/4	115	8.0	7,0	п	2/100		■	■		■	■					■		■				■						■		■								"Нью-Йорк Моторс-Москва" 7-495-737-0405
Focus 1.4 II	2007	0	$12 420	3/5	Б/4	80	8.7	5,4	п	2/100						■					■		■										■										"Нью-Йорк Моторс-Москва" 7-495-737-0405
Focus C-MAX Core	2007	0	$24 900	5/5	Б/4	145	11.3	5,6	п	2/100		■	■			■		■	■		■		■			■	■						■	■									"Независимость - Форд" (495)105-1000
Focus C-MAX 1.6	2007	0	$18 080	5/5	Б/4	115	11.6	5,5	п	2/100		■	■			■					■		■				■						■	■									"Независимость - Форд" (495)105-1000
Fusion 1.4	2007	0	$13 390	5/5	Б/4	80	8.4	5,5	п	2/100		■	■			■							■																				"Независимость - Форд" (495)105-1000
Fusion 1.4	2007	0	$13 590	5/5	Б/4	80	8.5	5,3	п	2/100		■	■		■	■							■			■																	"Нью-Йорк Моторс-Москва" 7-495-737-0405
Mondeo 1.8	2007	0	$21 720	4/5	Б/4	125	9.0	7,5	п	2/100		■	■		■	■			■		■		■				■						■										"Нью-Йорк Моторс-Москва" 7-495-737-0405
Honda																																											
Accord	2007	0	$35 900	4/5	Б/4	190	13.7	6,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■		"Аояма Моторс" (495)363-4222
Accord 2.0 Sedan Sport	2007	0	$31 300	4/5	Б/4	150	11.9	6,4	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■		■	■		■	■	■	■		■				■		"ФК Моторс" (495)777-4800
Accord 2.4 Sedan Executive	2007	0	$36 300	4/5	Б/4	190	12.7	6,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■		■	■	■		"ФК Моторс" (495)777-4800
Accord EX	2007	0	$35 900	4/5	Б/4	190	12.3	8,7	п	3/100	■	■	■	■	■	8		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	"Флайт Авто" (495)500-3434
Accord EX	2006	0	$35 900	4/5	Б/4	190	13.7	6,9	п	3/100	■	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■	■	■	■	■		Авитус Авто (495)995-5522
CR-V	2007	0	$39 500	5/5	Б/4	150	10.9	6,7	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■	■	"Аояма Моторс" (495)676-0340
CR-V Executive 4 WD	2007	0	$39 500	5/5	Б/4	150	10.9	6,7	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		"ФК Моторс" (495)617-0017
CR-V	2007	0	$39 500	5/-	Б/4	150	10.9	6,7	п	3/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■			■	■		Авитус Авто (495)995-5522
Jazz	2007	0	$17 900	5/5	Б/4	83	7.2	5,0	п	3/100	■	■	■		■	■			■	■	■		■				■		■				■	■	■								"Аояма Моторс" (495)363-4222
Legend	2007	0	$69 000	4/5	Б/6	295	17.0	8,9	4x4	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		"Аояма Моторс" (495)676-0340
Legend 3.5 Executive	2006	0	$69 000	4/5	Б/6	295	17.0	8,9	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■			■		■	■	■		"ФК Моторс" (495)617-0017
Legend	2007	0	$69 000	4/5	Б/6	295	13.7	10,0	4x4	3/100	■	■	■	■	■	10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	"Флайт Авто" (495)500-3434
Legend	2007	0	$69 000	4/-	Б/6	295	17.0	8,9	п	3/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		Авитус Авто (495)995-5522
Hyundai																																											
Accent 1.5 i 16V(M/T-1)+подарок	2006	0	р.328 500	4/5	Б/4	102	9.9	6,1	п	3/100									■				■				■																"Автокей" (495)101-4-101
Accent 1.5 16V +подарок	2006	0	р.358 500	4/5	Б/4	102	8.0	7,0	п	5/100	■							■					■				■																"Автокей" (495)101-4-101
Accent 1.5	2007	0	р.323 700	4/5	Б/4	102	9.9	6,1	п	3/100									■				■				■																BLOCK (495)730-4499
Porter 2.5 d MT GL(A1)	2007	0	р.345 000	2/3	ТД/4	80	10.0	8,0	з	5/100													■											■									"Автокей" (495)101-4-101
Sonata 2.7 V GLS +подарки	2007	0	р.719 700	4/5	Б/4	172	15.0	8,0	п	5/100	■	■				■				■			■				■						■	■	■	■	■			■	■		"Автокей" (495)101-4-101

На правах рекламы

/б.о. - без ограничения пробега



Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Hyundai																																												
Sonata 2.0 Vi GL	2006	0	р.521 700	4/5	Б/4	131	11.5	7,5	п	5/100						■			■		■		■				■						■	■									"Автокей"	(495)101-4-101
Sonata 2.0+	2006	0	р.521 700	4/5	Б/4	131	12.0	6,7	п	4/100		■				■			■		■		■				■			■			■	■									"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)234-07-07
Sonata 2.7	2006	0	р.629 700	4/5	Б/6	172	10.3	8,2	п	3/100		■				■		■		■	■		■										■	■	■		■						BLOCK	(495)730-4499
Tucson 2.0	2006	0	$27 990	5/5	Б/4	142	10.6	6,8	п	5/120		■	■			■		■		■	■	■	■			■	■						■	■	■		■	■			■		BLOCK	(495)730-4499
Jaguar																																												
S-Type 3.0	2007	0	$60 900	4/5	Б/6	200	16.3	7,8	з	3/б.о.	■	■				8	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■			"Musa Motors"	(495)785-1111
XJ 3.0	2007	0	$86 900	4/5	Б/6	241	15.3	7,7	з	3/б.о.	■	■				8	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■			"Musa Motors"	(495)785-1111
XJ 6 3.0	2007	0	$86 900	4/5	Б/6	240	16.3	7,7	з	3/б.о.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		ООО"АА Независимость Премьер Авто"	(495)795-00-99
X-Type 2.0 Disel	2007	0	$33 900	4/5	Д/4	130	7.7	4,6	п	3/б.о.		■				8				■	■	■	■				■						■	■			■						"Musa Motors"	(495)785-1111
X-Type 2.1	2007	0	$36 900	4/5	Б/6	157	14.3	7,4	п	3/б.о.	■	■				8				■	■	■	■				■						■	■			■						"Musa Motors"	(495)785-1111
X-Type 2,0 d	2007	0	$33 900	4/5	Д/4	128	7.7	4,7	п	3/б.о.		■	■	■	■	■				■	■	■	■	■		■	■						■	■			■	■			■		ООО"АА Независимость Премьер Авто"	(495)795-00-99
Jeep																																												
Cherokee 3.7 Sport	2007	0	€30 900	5/5	Б/6	211	19.0	14,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■		■		■	■	■				■						■	■									"Musa Motors"	(495)785-1111
Commander 4.7 Limited	2007	0	€53 900	5/5	Б/8	231	19.7	12,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■		■	■	■	■	■				■						■	■		■	■		■	■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Compass 2.4	2006	0	€26 600	5/5	Б/4	170	12.0	8,0	4x4	4/б.о.		■				■	■		■		■	■	■				■						■	■			■				■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Grand Cherokee 4.7 Limited	2006	0	€49 900	5/5	Б/8	231	19.7	12,0	4x4	4/б.о.	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■	■			■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Kia																																												
Cerato	2007	0	р.436 520	5/5	Б/4	105	9.0	5,5	п	4/100		■	■		■	■			■		■		■							■			■	■									"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)641-16-37
Sorento	2007	0	р.839 720	5/5	Б/4	139	14.8	8,6	4x4	4/100		■	■	■		■			■		■		■			■				■			■	■							■	■	"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)641-16-37
Spectra	2007	0	р.347 000	4/5	Б/4	101	10.5	6,0	п	4/100						■					■		■							■			■										"ЭЛЕКС - ПОЛЮС"	(495)641-16-37
Land Rover																																												
Discovery 2.7 III TdV6 "S"	2007	0	$53 900	5/5	Д/6	190	11.5	8,2	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■				■		■				■	■							■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Discovery 4.4" III V8 "SE	2007	0	$66 900	5/5	Б/8	300	20.9	11,6	4x4	3/100	■	■				■				■	■	■	■				■		■				■	■							■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Freelander 3.2 2 I6SE	2007	0	$52 000	5/5	Б/6	233	15.8	8,6	4x4	3/100		■				■	■			■	■	■	■				■		■				■	■		■				■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Freelander 2.2 2 1.8 Td 4 E	2007	0	$37 500	5/5	Д/4	160	9.2	6,2	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■				■		■				■	■							■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Range Rover 3.6 "Vogue"2007 TDV8	2007	0	$116 400	5/5	Д/8	272	17.0	11,0	4x4	3/100	■	■				■	■			■	■	■	■				■		■				■	■		■	■		■	■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Range Rover 2007 4.4 "Vogue"	2007	0	$116 400	5/5	Б/8	306	21.1	11,4	4x4	3/100	■	■				■	■			■	■	■	■				■		■				■	■		■	■		■	■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Range Rover 4.2 Super CH ARGED	2007	0	$127 900	5/5	Б/8	396	22.4	12,2	4x4	3/100	■	■	■	■	■	8	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Range Rover Sport 4.2 Super SHARDED	2007	0	$101 700	5/5	Б/8	390	22.4	12,2	4x4	3/100	■	■	■	■	■	8	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■		■			■	■	■	■	■				■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Range Rover Sport 4.4 V8"SE" 2007	2007	0	$83 700	5/5	Б/8	300	21.1	11,4	4x4	3/100	■	■				■	■			■	■	■	■				■						■	■		■				■	■		"Musa Motors"	(495)785-1111
Lexus																																												
IS250	2007	0	$50 300	4/5	Б/6	208	12.7	7,0	з	3/100	■	■	■		■	■	■	■		■	■		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■		■	■				■		Лексус-Коломенское	(495)741-4242
GS 450h 3.5	2007	0	$79 900	4/5	Б/6	296	9.2	7,2	з	3/100		■	■		■	■			■		■		■	■			■						■	■	■		■						Лексус-Коломенское	(495)741-4242
Mazda																																												
3 1.6 Touring	2007	0	$21 700	4/5	Б/4	105	9.0	7,0	п	3/100	■	■	■		■	■		■		■	■		■	■		■	■		■	■			■	■			■				■		"Независимость - Mazda"	(495)785-48-08
6 1.8 FL	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	120	9.0	6,9	п	3/100		■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■			■		■	■			■	■			■						"Независимость - Mazda"	(495)785-48-08
6 2.0	2007	0	$28 700	4/5	Б/4	147	10.0	8,0	п	3/100	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■		■	■		■	■	■			■				■		"Независимость - Mazda"	(495)785-48-08
6 1.8	2006	0	$24 400	4/4	Б/4	120	11.0	6,0	п	3/100		■	■	■	■	8	■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	■			■	■	■		■						"Ю.С. Импекс"	(495)980-6924
BT-50	2007	0	$28 820	4/5	Д/4	143	12.0	8,0	4x4	3/100		■				■			■		■		■					■					■	■			■				■		"Независимость - Mazda"	(495)785-48-08

/б.о. - без ограничения пробега

На правах рекламы



Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги	Дилер	
Mercedes-Benz																																												
A-Klasse 1.5 150	2007	0	€23 700	3/5	Б/4	96	7.9	5,4	п	2/100	■	■	■	■	■	■		■	■		■			■			■		■	■			■	■	■	■	■				■		"Авилон"	(495)730-4444
C-Klasse 1.8 180K	2007	0	€31 200	4/5	Б/4	143	11.4	5,9	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		■	■		■	■	■	■	■					■		"Авилон"	(495)730-4444
CLS-Klasse 5.0 500	2007	0	€116 423	4/5	Б/8	306	16.4	8,3	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■		"Авилон"	(495)730-4444
E-Klasse 3.0 280	2007	0	€57 400	4/5	Б/6	170	13.4	6,9	з	2/100	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		"Авилон"	(495)730-4444
G-Klasse 5.0 500	2007	0	€120 924	4/5	Б/8	296	21.8	13,7	4x4	2/100		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		"Авилон"	(495)730-4444
M-Klasse 3.5 350	2007	0	€72 500	4/5	Б/6	272	15.2	9,4	4x4	2/100		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			■	■		"Авилон"	(495)730-4444
Mitsubishi																																												
Colt 1.3 /BJY/BJZ	2006	0	$15 790	5/5	Б/4	95	7.4	4,8	п	3/100		■	■		■	■		■	■		■		■				■			■			■	■			■						BLOCK	(495)231-1991
Galant 2.4 S01 intents	2006	0	$28 400	4/5	Б/4	158	13.5	7,2	п	3/100	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■		■			■	■			■				■		BLOCK	(495)231-1991
Pajero 3.8 IV S09	2006	0	$54 990	5/7	Б/6	250	17.7	11,2	4x4	3/100		■	■	■	■	■		■		■	■		■	■	■	■	■			■			■	■			■	■			■	■	BLOCK	(495)231-1991
Nissan																																												
Almera Classic	2006	0	$14 090	5/-	Б/4	107	9.2	5,3	п	3/100						■					■		■										■										"АвтоСпецЦентр"	(495) 786-22-22
Almera Classic	2006	0	$14 090	4/5	Б/4	107	9.3	6,0	п	3/100						1					■		■										2										У СЕРВИС+	(495) 258-89-89
Murano 3.5	2007	0	$57 490	5/5	Б/6	234	17.2	9,5	4x4	3/100	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■		■	■	■		■	■	■	■		■	4	■			■		■	■	■		Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Pathfinder 2.5	2007	0	$45 800	5/7	Д/4	175	13.0	7,5	4x4	3/100		■	■	■	■	6		■		■	■		■	■		■	■		■	■		■	4	■			■				■	■	Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Primera	2006	0	$22 400	4/-	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■		■	■	■		■	■	■		■	■					"АвтоСпецЦентр"	(495) 786-22-22
Primera 1.6	2007	0	$22 400	4/5	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	8		■		■	■	■	■	■		■	■		■	■		■	4	■			■						Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Primera	2006	0	$22 400	4/5	Б/4	109	9.3	6,0	п	3/100		■	■		■	6		■		■	■		■	■		■	■		■	■	■		4	■			■						У СЕРВИС+	(495) 258-89-89
Qashgai	2007	0	$21 900	5/-	Б/4	115	8.4	5,7	п	3/100		■	■		■	■		■	■		■		■	■			■		■				■	■	■		■	■					"АвтоСпецЦентр"	(495) 786-22-22
Teana	2006	0	$30 990	4/-	Б/4	136	13.2	8,1	п	3/100	■	■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■			■			■	■	■		■	■					"АвтоСпецЦентр"	(495) 786-22-22
Teana	2007	0	$30 990	5/5	Б/4	140	9.0	7,0	п	3/100	■	■	■		■	4		■	■	■			■	■		■	■	■	■	■	■		1	■	■		■						Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Teana	2006	0	$30 990	4/5	Б/4	136	13.2	7,3	п	3/100	■	■	■		■	2		■		■	■		■	■		■	■			■			4	■			■						У СЕРВИС+	(495) 258-89-89
X-Trail	2006	0	$30 190	5/-	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	3/100		■	■		■	■		■	■	■	■		■	■		■	■		■				■	■	■		■	■			■	■	"АвтоСпецЦентр"	(495) 786-22-22
X-Trail 2.0	2007	0	$30 190	4/5	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	3/100		■	■	■	■	4		■	■		■		■	■		■	■		■	■			4				■				■	■	Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
X-Trail	2006	0	$30 190	5/5	Б/4	140	12.2	7,6	4x4	3/100		■	■		■	4				■	■		■	■			■						4	■			■				■	■	У СЕРВИС+	(495) 258-89-89
Opel																																												
Astra 1.8	2006	0	$20 245	5/5	Б/4	140	10.0	6,0	п	2/б.о.		■	■		■	■				■	■	■	■				■		■	■			■	■			■						BLOCK	(495)730-7878
Peugeot																																												
206 ONE-LINE	2007	0	$13 100	3/5	Б/4	75	8.4	5,0	п	2/б.о.						2							■							■													"Авес-Пежо"	(495)775-0404
307 SW D-Sign	2007	0	$22 500	5/7	Б/4	110	9.9	6,3	п	2/б.о.		■			■	2		■	■		■		■			■	■			■			■	■									"Авес-Пежо"	(495)775-0400
307 D-Sign	2007	0	$17 100	3/5	Б/4	90	8.7	5,5	п	2/б.о.		■	■			2		■			■		■				■			■			■										"Авес-Пежо"	(495)744-0002
307 1.4	2006	0	р.455 500	3/5	Б/4	90	8.7	5,3	п	2/б.о.		■	■		■	2		■			■		■				■			■			■	■	■			■					"АВРОРА"	(495)225-7-445
407 SR Executive	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	123	11.5	6,0	п	2/б.о.		■	■	■	■	6		■		■	■		■			■	■			■		■	■	■							■		"Авес-Пежо"	(495)775-0405
407 1.8	2006	0	р.637 600	4/5	Б/4	125	10.5	6,0	п	2/б.о.		■	■	■	■	8		■		■	■		■			■			■	■			■	■	■			■					"АВРОРА"	(495)225-7-445
Renault																																												
Kangoo	2006	0	$13 829	3/2	Б/4	75	9.5	6,3	п	2/б.о.							■						■				■																Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Laguna	2006	0	$21 649	4/5	Б/4	115	10.0	6,0	п	3/100		■				■			■		■		■											■	■								"Автокей"	(495)995-11-60
Logan	2007	0	$9 649	4/5	Б/4	75	9.0	5,0	п	3/100						■																											"Автокей"	(495)995-11-60
Logan	2007	0	$9 649	4/5	Б/4	75	9.2	5,5	п	2/б.о.						1																											Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Megane	2006	0	$16 849	5/4	Б/4	98	8.5	6,0	п	3/100		■				■					■													■									"Автокей"	(495)995-11-60
Megane	2006	0	$16 999	4/5	Б/4	115	9.0	6,0	п	2/б.о.		■	■		■			■	■		■		■						■				■										Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Megane 1.6	2006	0	$17 999	4/5	Б/4	115	9.0	6,0	п	2/б.о.	■	■	■		■			■	■		■		■						■				■										Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Symbol	2006	0	$12 149	4/5	Б/4	115	10.0	6,0	п	3/100						■							■																				"Автокей"	(495)995-11-60
Symbol 1.4	2007	0	$11 999	4/5	Б/4	75	8.0	5,5	п	2/б.о.						1					■		■										■										Автоцентр ОВОД	(495)787-5353
Skoda																																												
Octavia 1.4 Tour	2007	0	$14 990	5/5	Б/4	75	9.1	5,5	п	3/100		■				■		■			■		■			■							■	■	■								"Вентус"	(495)234-39-13
Ssang Yong																																												
Actyon 2.3	2007	0	р.769 000	5/5	Б/4	150	15.7	9,0	4x4	3/100		■				■				■	■	■	■			■			■				■	■	■		■	■			■		BLOCK	(495)234-6-222
Kyron 2.0	2007	0	р.810 000	5/5	Д/4	141	10.6	7,1	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■							■	■	■		■	■			■		BLOCK	(495)234-6-222
Rexton 2.3	2007	0	р.840 000	5/5	Б/4	150	15.8	9,4	4x4	3/100		■				■				■	■		■			■							■	■	■			■			■	■	BLOCK	(495)234-6-222
Actyon 2.3	2007	0	р.765 000	4/5	Б/4	150	15.7	9,0	4x4	3/100		■	■		■	2				■	■	■	■			■							■	■			■	■			■		АВТОЦЕНТР НАХИМОВСКИЙ, 32	(495)10-555-30
Suzuki																																												
Grand Vitara 2.0 5 D	2006	0	$30 100	5/5	Б/4	141	10.0	8,2	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■				■			■	■	■		■					■	"Автокей"	(495) 101-4-101
Grand Vitara 1.6 3 D	2005	0	$25 500	3/4	Б/4	106	10.6	7,6	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■			■		■	■	■			■	■	■		■				■	■	"Автокей"	(495) 101-4-101
Liana 1.6 Sedan	2006	0	$15 690	4/5	Б/4	106	9.0	6,8	4x4	3/100		■				■			■		■	■	■						■	■			■	■	■		■						"Автокей"	(495) 101-4-101
Swift 1.3 5 D	2006	0	$15 350	5/5	Б/4	94	9.5	6,8	4x2	3/100		■	■			■				■	■	■	■			■			■	■			■	■	■		■				■	■	"Автокей"	(495) 101-4-101
Toyota																																												
Avensis	2007	0	$24 500	4/5	Б/4	129	9.4	5,8	п	3/100		■	■		■	■			■		■		■				■		■				■	■			■						"Тойота Центр Коломенское"	(495)740-0110
Corolla NEW	2007	0	$18 600	4/5	Б/4	97	8.6	5,7	п	3/100		■	■		■	■			■		■		■	■			■						■	■	■		■						"Тойота Центр Коломенское"	(495)740-0110
Corolla NEW	2007	0	$19 950	4/5	Б/-	-	-	-	п	3/100		■	■		■	■			■		■		■	■			■						■	■	■		■						"Тойота Центр Отрадное"	(495)780-7878

/б.о. - без ограничения пробега

Марка, модель, объем двигателя, л	Год выпуска	Пробег, тыс. км	Цена	Кол-во дверей/мест	Двигатель: Тип, число цилиндров	Двигатель: Мощность, л.с.	Расход топлива: Город	Расход топлива: Шоссе	Привод	Гарантия, лет/тыс. км	Дилер	
Volkswagen												
Caddy 1.6 Holiday	2007	0	$21 495	4/5	Б/4	102	9.9	6,5	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Golf 1.4	2006	0	$18 720	3/5	Б/4	80	7.0	6,0	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Golf 5	2007	0	от $19 800	3/5	Б/4	102	10.6	5,9	п	2/б.о.	Авто Алеа	(495)101-4999
Jetta 1.6	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	102	9.9	5,7	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Jetta 1.6	2006	0	$25 594	5/5	Б/4	102	11.3	6,4	п	2/б.о.	АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	2216800
Jetta 2.0 FSI	2006	0	$32 200	4/5	Б/4	150	12.0	6,0	п	2/б.о.	ООО "Автотрейд АГ"	(495)995-1220
Multivan 2.0	2006	0	$49 000	4/7	Б/4	115	13.7	7,8	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Passat 2.0	2007	0	$35 300	4/5	Б/4	150	9.9	7,8	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Passat B6 2.0	2007	0	от $32 250	4/5	Б/4	150	12.0	6,6	п	2/б.о.	Авто Алеа	(495)101-4999
Passat 2.0 FSI	2006	0	$33 791	5/5	Б/4	150	12.6	6,5	п	2/б.о.	АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	785-8484
Passat 2.0 Comfortline	2006	0	$31 700	4/5	Б/4	150	12.6	6,5	п	2/б.о.	ООО "Автотрейд АГ"	(495)995-1220
Touareg 3.0	2007	0	$67 800	5/5	ТД/6	241	19.1	10,8	4x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Touareg V6 TDI	2007	0	от $61 500	5/5	Б/5	174	14.4	8,5	4x4	2/б.о.	Авто Алеа	(495)101-4999
Touareg 3.2 V6	2006	0	$64 860	5/5	Б/6	241	19.0	10,8	4x4	2/б.о.	АВТОЦЕНТР НЕМЕЦКИЙ ДОМ	785-8484
Touareg 3.2	2006	0	$67 000	5/5	Б/6	241	19.0	11,0	4x4	2/б.о.	ООО "Автотрейд АГ"	(495)995-1220
Touran 1.6	2007	0	$24 910	5/5	Б/4	102	10.9	6,2	2x4	2/б.о.	"Авто Ганза"	(495)787-5588
Volvo												
S40 1.6	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	100	9.5	6,8	п	3/б.о.	"Musa Motors"	(495)785-1111
S40 1.6	2007	0	$23 900	4/5	Б/4	-	9.5	5,8	п	2/100	"Независимость"	(495)795-00-99
S60 2.4	2007	0	$29 900	4/5	Б/5	140	12.2	6,8	п	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111
S60 2.4	2007	0	$29 900	4/5	Б/5	140	12.2	6,8	п	2/100	"Независимость"	(495)234-00-99
S80 2.5 New Turbo	2007	0	$45 900	4/5	Б/5	200	12.1	9,7	п	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111
V50 1.6	2007	0	$24 600	5/5	Б/4	100	9.8	5,8	п	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111
XC70 2.5 Turbo	2007	0	$43 900	5/5	Б/5	210	15.6	8,5	4x4	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111
XC90 2.5	2007	0	$57 900	5/5	Б/5	210	16.0	9,2	4x4	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111
XC90 2,5 T	2007	0	$57 900	5/5	Б/5	210	15.0	8,9	4x4	2/100	"Независимость"	(495)795-00-99
C30 1.6	2007	0	$22 900	3/4	Б/4	100	9.8	5,8	п	2/100	"Musa Motors"	(495)785-1111

Марка, модель, объем двигателя, л	Автоматическая КП	ABS	EBD	Сист. курсовой устойчивости	Усилитель экстр. торможения	Подушки безопасности	Круиз-контроль	Компьютер	Кондиционер	Климат-контроль	Центральный замок	Сигнализация	Усилитель руля	Омыватели фар	Ксеноновые фары	Противотуманные фары
Volkswagen																
Caddy 1.6 Holiday		■	■		■	■			■		■		■			
Golf 1.4		■	■		■	■			■		■		■			
Golf 5		■	■			■			■				■			
Jetta 1.6 (2007)		■	■		■	■				■	■	■	■	■		
Jetta 1.6 (2006)	■	■	■	■	■	6				■	■		■	■		
Jetta 2.0 FSI	■	■	■		■	6	■	■		■	■	■	■	■		■
Multivan 2.0		■	■		■	■	■	■		■	■	■	■			
Passat 2.0		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■		
Passat B6 2.0	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■					■
Passat 2.0 FSI	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■	■		
Passat 2.0 Comfortline	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■	■	■			
Touareg 3.0	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■			
Touareg V6 TDI	■	■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■			
Touareg 3.2 V6	■	■	■	■	■	6	■	■		■	■		■	■	■	
Touareg 3.2	■	■	■	■	■	8	■	■		■	■	■	■	■	■	■
Touran 1.6		■	■		■	■				■	■		■			
Volvo																
S40 1.6 (3/б.о.)		■				6			■		■	■	■			
S40 1.6 (2/100)		■	■		■	■		■	■		■	■	■	■		
S60 2.4 ("Musa Motors")		■				6			■		■	■	■			
S60 2.4 ("Независимость")		■	■		■	■		■	■		■	■	■	■		
S80 2.5 New Turbo	■	■				6	■		■		■	■	■			
V50 1.6		■	■			6			■		■	■	■			
XC70 2.5 Turbo		■				6				■	■	■	■			
XC90 2.5		■	■			6	■			■	■	■	■	■		■
XC90 2,5 T		■	■	■	■	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
C30 1.6		■	■			6			■		■		■			

Марка, модель, объем двигателя, л	Аудиосистема	CD-чейнджер	Мультифункциональный руль	Информационный дисплей	Парктроник	Датчик дождя	Электростеклоподъемники	Электропривод зеркал	Обогрев зеркал	Электропривод сидений	Обогрев сидений	Обогрев лобового стекла	Люк	Кожаный салон	Литые диски	Рейлинги
Volkswagen																
Caddy 1.6 Holiday	■						■	■								
Golf 1.4							■	■								
Golf 5							■	■	■							
Jetta 1.6 (2007)	■						■	■			■					
Jetta 1.6 (2006)							■	■			■					
Jetta 2.0 FSI	■		■				■	■			■					
Multivan 2.0	■			■			■	■			■					
Passat 2.0	■			■		■	■	■			■	■		■	■	
Passat B6 2.0	■					■	■	■	■	■	■	■		■	■	
Passat 2.0 FSI	■		■			■	■	■		■	■	■		■	■	
Passat 2.0 Comfortline	■	■	■	■			■	■	■		■	■				
Touareg 3.0	■		■	■	■		■	■			■				■	
Touareg V6 TDI	■		■	■			■	■	■		■	■			■	
Touareg 3.2 V6	■		■	■		■	■	■			■	■		■	■	
Touareg 3.2	■		■	■	■		■	■			■	■		■	■	■
Touran 1.6	■						■	■			■					
Volvo																
S40 1.6 (3/б.о.)	■						■	■			■					
S40 1.6 (2/100)	■			■			■	■	■							
S60 2.4 ("Musa Motors")							■	■			■					
S60 2.4 ("Независимость")	■			■			■	■	■							
S80 2.5 New Turbo	■						■	■			■				■	
V50 1.6	■						■	■			■					
XC70 2.5 Turbo							■	■			■				■	
XC90 2.5	■	■		■		■	■	■	■	■	■				■	■
XC90 2,5 T	■			■	■	■	■	■			■				■	■
C30 1.6	■			■				■	■							

/б.о. - без ограничения пробега

СТО и сервисные центры

СТОА	Телефон	Тел./факс	Адрес	Услуги	Марки а/м	н/ч
«Альфа Мотор Групп»	495-952-65-55	www.toyota-amg.ru	Ленинский пр-т, д.31, стр.5	ПГО,ТО	Toota, Lexus	700 руб.
«Альфа Мотор Групп»	495-105-65-07	495-105-65-08	Головинское ш., д. 10	ПГО,ТО	Toota, Lexus	700 руб.
«Ауди Центр Север»	495-974-19-04	495-974-19-10	Ленинградское ш., д.63Б	все виды услуг	Audi	60-90 $
«СТ-Моторс»	495-776-88-88	495-780-38-77	ул. Складочная, д.1, стр.10	ПГО, ГО, ТО	Honda	880 руб.
«АвтоСпецЦентр на Таганке»	495-780-8-780	www.autoskd.ru	Сибирский пр-д., д.2	все виды услуг	Skoda	25 €
«Автоцентр «РЕДЕГИ в ПЕРОВО»	495-540-92-92	495-540-92-92	ул. Кусковская, д. 20А	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Suzuki	$30
«СПРИНТ АВТО СЕРВИС»	495-105-77-29	www.autocenter.ru	ул. Стахановская, д. 24	ГО, ПГО, ТО	Ford	640 руб.
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	495-783-93-88	ш. Энтузиастов, 27А	ГО, ПГО, ТО	Volkswagen	43 $
Автоцентр «Немецкий Дом»	495-221-68-00	495-785-84-84	Спартаковская пл., д. 1/7	ГО, ПГО, ТО, оригин. запчасти	Volkswagen AG	1400 руб.
«Атлант-М на Дмитровке»	495-9-333-222	908-80-21 www.citroenrus.ru	82-й км МКАД, въезд с Дмитровского ш.	ГО, ПГО, ТО	Citroen, Peugeot	32 $
BLOCK	495-730-02-92	495-730-02-92	ул. Перовская, д.1	ГО, ПГО, ТО	Hyundai	38 $
BLOCK	495-730-02-82	495-730-02-82	ул. Перовская, д.1	ГО, ПГО, ТО	Mitsubishi	55 $
BLOCK	495-730-78-78	495-730-78-78	ул. Перовская, д.1 (м. «Ш. Энтузиастов»)	ГО, ПГО, ТО	Opel, Chevrolet	38 $
«ЭЛЕКС-ПОЛЮС»	495-234-60-06	495-234-60-06	ул. Ермакова Роща, д.7А	ГО, ПГО, ТО	Hyundai, Kia	25 $
«ФК МОТОРС»	495-617-00-17	495-617-00-17	Щелковское ш., 100	весь спектр услуг	Honda	30-50 $
«АВИНЬОН»	495-741-44-77	495-741-44-77	МКАД-Север, 78 км	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Renault	35-40 $
«ТойотаКар»	495-974-70-30	www.toyotacar.ru	Раменки,43, Пятницкое ш., 52	ПГО, ТО, кузов. работы	Toyota	25 $
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	495-795-00-99	495-795-00-99	Ленинградское ш., д.71	ТО, все виды рем.	Volvo	45-55 €
«Аояма Моторс»	495-363-43-33	495-363-43-33	ул. Домостроительная, 4	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«Аояма Моторс»	495-616-68-10	495-616-68-10	ул. Новомосковская, 24	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«Аояма Моторс»	495-676-90-00	495-676-90-00	Волгоградский пр-т, 18	ПГО, ГО, ТО	Honda, Acura	50 $
«АВЕС ПЕЖО»	495-775-04-05	495-775-04-04	ул. Обручева, 21, ул. Ак. Королева, 13	ГО, ПГО, ТО, все виды рем.	Peugeot	900 руб.

ГО - гарантийное обслуживание, **ПГО** - послегарантийное обслуживание, **ТО** - техническое обслуживание, **н/ч** - нормочас

МАГАЗИНЫ ЗАПЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ

ФИРМА	Телефон	Тел./факс	Адрес магазина	Марка а/м
«МАЗДААВТО»	771-5252, 937-8609	www.mazdaauto.ru	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	Mazda
«ФОРДАВТО»	771-5252, 937-8609	wwwfordavto.ru	ул. Гиляровского, д. 47, стр. 5	Ford
«АВТО ГАНЗА»	495-787-55-88	495-783-93-88	ул. Марксистская, 34; ш. Энтузиастов, 27А	Volkswagen
BLOCK	495-730-02-92	495-730-02-92	ул. Перовская, д. 1	Hyundai
BLOCK	495-730-02-82	495-730-02-82	ул. Перовская, д. 1	Mitsubishi
BLOCK	495-730-78-78	495-730-78-78	ул. Перовская, д. 1 (м. «Ш. Энтузиастов»)	Opel, Chevrolet
«НЕЗАВИСИМОСТЬ»	495-795-00-99	495-795-00-99	Ленинградское ш., д. 71	Volvo
«СПРИНТ АВТО ПАРТС»	913-25-95, 155-46-96	www.autocenter.ru	ул. 2-я Бауманская, д.16/1, ул. Усиевича, д. 20, к.2	Ford
«Торговый дом Honda»	495-101-10-77	495-101-10-77	ул. Б.Грузинская, д.22, м. «Улица 1905 года»	Honda, Acura
«Ауди Центр Север»	495-785-27-27	495-974-19-10	Ленинградское ш., д.63Б	Audi
«РОЛИКС СЕРВИС»	495-502-3178	495-790-05-75	ул. Б.Новодмитровская, д.12, стр.16	Mitsubishi, Toyota (доставка), техцентр
«Альфа Мотор Групп»	495-955-47-09	495-958-45-16	Ленинский пр-т, д. 31, стр. 5	Toyota, Lexus
«Альфа Мотор Групп»	495-105-65-08	www.toyota-amg.ru	Головинское ш., д.10	Toyota, Lexus
«Альфа Мотор Групп»	495-249-73-57	495-974-65-06	Кутузовский пр-т, д.43	Toyota, Lexus
«Альфа Мотор Групп»	499-763-24-67	499-763-21-42	ул. Краснопрудная, д. 7-9	Toyota, Lexus
«Альфа Мотор Групп»	495-954-76-12	495-954-37-81	Варшавское ш., д.13	Toyota, Lexus

ПРОДАЖА ГЛУШИТЕЛЕЙ

ФИРМА-ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	ГАРАНТИЯ	Тел./факс	АДРЕС	Марка а/м
ASSO, FERROZ, ULTER	2 года	780-78-99, 786-41-41	ул. 15-я Парковая, д. 3Б www.att.su	все иномарки, ВАЗ, опт и розница

УСЛУГИ для ПЕРЕГОНЩИКОВ и ПОКУПАТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ в ГОЛЛАНДИИ (НИДЕРЛАНДЫ)

ФИРМА	Телефон	Услуги
АЛЛЕГРО	506-09-30	оформление выездных документов в консульстве Нидерландов

ПРОДАЖА ТУРБОКОМПРЕССОРОВ

ФИРМА-ПРОИЗВОДИТЕЛЬ	Тел./факс	АДРЕС	Марка а/м
ТУРБООСТ	518-26-54	ул. Гаражная, 4	Различные марки

Список дилеров, продающих автомобили, материалы о которых опубликованы в этом номере журнала

Подробный список дилеров с адресами и телефонами – на сайте www.zr.ru

«МАЗДА»	**Москва**: «Автоцентр Север», «Мазда Кунцево», «Мейджор-Авто», «Независимость», «Рольф»; **Санкт-Петербург**: «Евросиб Авто»; **Екатеринбург:** «Автоленд».
«НИССАН»	**Москва:** «Автокей», «Автомир», «Автоцентр на Таганке», Автоцентр «Нахимовский, 32», Автоцентр «Ниссан на Войковской», Автоцентр «Овод», «Дженсер», «Мейджор-Авто», «НАТС Груп», «Ниссан в Крылатском», «Ниссан центр в Кунцево», «Очаково моторс», «Пеликан Авто», «У-Сервис+», «Эльва», «Юнион Моторс»; **Санкт-Петербург**: «Аврора Авто», «Автодом Росспас», «Автопродикс», «СТК Центр Ниссан»; **Екатеринбург:** «Автосан», «Лаки моторс»; **Казань:** «АКОС»; **Краснодар:** «Модус»; **Нижний Новгород:** «Нижегородец»; **Пермь:** «УралАвтоИмпорт»; **Петрозаводск:** «Ниссан-СТК»; **Ростов-на-Дону**: «Орбита»; **Самара:** «Самарские автомобили»; **Уфа:** «Калина»; **Челябинск:** «Регинас».
«ПЕЖО»	**Москва:** «АВЕС», «Лионъ», «Арманд», «Авантаж»; **Санкт-Петербург**: «АВТО Премиум», «Конкорд»; **Волгоград:** «Арконт Шина»; **Екатеринбург:** «УралФранс-Авто»; **Краснодар:** «АК Юг-Авто»; **Нижний Новгород:** «Автолига»; **Новосибирск:** «Патриот Авто-Новосибирск»; **Ростов-на-Дону**: «Орбита Лион Авто»; **Самара:** «Самарские Автомобили»; **Тюмень:** «Авто-Стар»; **Уфа:** «Тан-Авто».
«РЕНО»	**Москва:** «Автокей», «Автомир», «Автопланета», Автосалон «Дженсер», Автоцентр «Овод», Автосалон «Реномакс», «Десна», «Инком-Авто», «Кларус-Трейдинг», «Мосрентсервис», «Мейджор-Авто», «Муса Моторс», «Рено в Крылатском», «Рено на Таганке», «Рено Центр Кунцево», «РТДС», «Техавтостар», «Элком Юна»; **Санкт-Петербург**: «Автопродикс», «Автопрайм», «Петровский автоцентр», «СТК Центр Renault»; **Астрахань:** «Каспийгазавтосервис»; **Барнаул:** «Рено-Моторс»; **Вологда:** Автосалон «Северный»; **Воронеж:** «Рено Сити»; **Екатеринбург:** «Автотранс», «Лаки моторс»; **Иркутск:** «Сибирские автомобили и принадлежности»; **Кемерово:** «Сибирь-Авто-Транс»; **Красноярск:** «Модус»; **Курск:** «Реноме»; **Магнитогорск:** «Кристина Авто»; **Набережные Челны:** «Транстехсервис»; **Нижний Новгород:** «Арлан»; **Новокузнецк:** «Сибирь-Авто-Транс»; **Новосибирск:** «Рено-Сибирь»; **Омск:** «Рено Омск»; **Пенза:** «Автомастер»; **Пермь:** «Сатурн-Р»; **Ростов-на-Дону**: «Модус»; **Рязань:** «Ноев Ковчег»; **Самара:** «Авто Поволжье»; **Саратов:** «Элвис»; **Ставрополь:** «Модус»; **Тольятти:** «Партнер-Сервис»; **Тула:** «Автокласс»; **Тюмень:** «Автостар»; **Уфа:** «Автофорум»; **Челябинск:** «Сатурн»; **Ярославль:** «М-Кар».
«СИТРОЕН»	**Москва:** «Авто Эксис Перово», «Атлант М», «Сатари», «Ситроен Отрадное», «Ситроен Центр Москва», «Эксис Кар»; **Санкт-Петербург**: «Авто Эксис»; **Архангельск:** «Эксис-А»; **Волгоград:** «Автотрейд Парк Хаус»; **Екатеринбург:** «Сатари-Урал»; **Казань:** «Акос»; **Краснодар:** «Модус»; **Можайск:** «Кратосс»; **Нижний Новгород:** «Вера-НН»; **Новосибирск:** «Ситроен Центр Сибирь»; **Пермь:** «Автопрестиж»; **Ставрополь:** «Модус»; **Тольятти:** «АМ Авто»; **Тула:** «Автоцентр МиК»; **Тюмень:** «ТюменьФрансАвто»; **Челябинск:** «Ситроен Центр Челябинск».
«СУБАРУ»	**Москва:** «У-Сервис+», «Техцентр Крылатское», «Центр на Башиловской»; **Санкт-Петербург**: «Лаура-Авто», «РРТ»; **Воронеж:** «Вседорожник»; **Иркутск:** «Территория А»; **Ижевск:** «Формула»; **Краснодар:** «Оппозит»; **Красноярск:** «Автограф»; **Магнитогорск:** «Токио Моторс»; **Нижний Новгород:** «Лаура Интерпласт»; **Омск**: «Торпроект»; **Пермь:** «Сатурн-Р»; **Самара:** «Авиавто»; **Ставрополь:** «АСК Статус-Авто»; **Тольятти:** «Арена Авто»; **Уфа:** «Автотехсервис»; **Челябинск:** «Автосалон Мирай».
«ФОЛЬКС-ВАГЕН»	**Москва:** «Авто АЛЕА», «Авто-Ганза», «Авто Леон Арт Центр», «Авто-Престус», «Автотрейд», «Автоцентр Атлант-М», «Автоцентр Немецкий Дом», «Германика», «Диверс-Моторс», «Интерпроект+», «МВС Кунцево», «РУС-ЛАН», «Рондо Гранд Моторс», «Три-А-Моторс», «Урарту-Моторс», «Элекс Центр»; **Санкт-Петербург**: «Автоцентр Пулково», «Нева-Автоком», «Павлов Моторс», «Сигма Моторс»; **Волгоград:** «Авто-Волга-Раст»; **Воронеж:** «Сервис Модерн»; **Екатеринбург:** «Автогранд+», «Автоцентр Вольф»; **Иваново:** «Риат Моторс»; **Иркутск:** «Баланс»; **Казань:** «Нур-Авто»; **Кемерово:** «Кузбасс-Евро-Моторс»; **Краснодар:** «Гедон-Авто»; **Красноярск:** «Медведь»; **Нижний Новгород:** «Артан»; **Новосибирск:** «Сибмеддизайн»; **Омск:** «Евротехцентр»; **Пермь:** «Экскурс»; **Ростов-на-Дону**: «Л-Авто»; **Самара:** «Диверс-Моторс»; **Саратов:** «Элвис-Моторс»; **Сургут:** «ИнтерТехЦентр»; **Тольятти:** «Премьера»; **Челябинск:** «Автоцентр Керг».
«ФОРД»	**Москва:** «Форд Центр Кунцево», «Нью-Йорк Моторс», «Превокс», «Ю.С. Импекс-Авто», «Мейджор-Авто», «Независимость», «Авто Пассаж», «Рольф Центр», «Рольф Химки»; **Санкт-Петербург**: «Евро-Моторс», «Рольф-Карлайн», «Аларм Моторс», «Аларм Моторс Озерки», «ТДВ–Авто»; **Архангельск:** «Полярная Звезда»; **Волгоград:** «Мир Техники»; **Воронеж:** «Виннер-В»; **Екатеринбург:** «Автоленд»; **Ижевск:** «Аспэк-Моторс»; **Иркутск:** «Россо-Трейд»; **Казань:** «Сапсан Моторс Казань»; **Калуга:** «Дженсер-Калуга»; **Кемерово:** «Нью-Йорк моторс Сибирь»; **Киров:** «Сапсан Моторс Киров»; **Краснодар:** «Темп авто»; «Цельавто»; **Красноярск:** «Редут»; **Курск:** «Нью-Йорк моторс Курск»; **Мурманск:** «Арктик Мотор»; **Набережные Челны:** «Сапсан моторс Набережные Челны»; **Нижний Новгород:** «Нижегородец»; **Новокузнецк:** «КузбассАвтоЦентр»; **Новосибирск:** «Автоленд-Сибирь»; **Омск:** «Форд-Омск», «Стайер автоцентр»; **Оренбург:** «Автосалон 2000»; **Пенза:** «Сура-Моторс»; **Пермь:** «Дилос», «УралАвтоИмпорт»; **Ростов-на-Дону**: «Автолига», «Юнион»; **Самара:** «Самара-Моторс»; **Саратов:** «Мониро»; **Ставрополь:** «АСК ДримКар»; **Сургут:** «Сургут Форд»; **Тольятти:** «Имола-Авто»; **Томск:** «ММР-Авто»; **Тюмень:** «Авто-Стар»; **Уфа:** «Уфа-Автоленд»; **Челябинск:** «Техноцентр»; **Ярославль:** «ФМК-Автоцентр».
«ХЁНДАЙ»	**Москва:** «Волна», «ДиМ+Ко», «Каньон», «Корея Моторс», «Леон ателье», «Рольф Восток», «Рольф Химки», «Рольф Юг», «Автомир», «Блок моторс»; **Санкт-Петербург**: «Дакар», «ИстМаркетМоторс», «Восток Авто»; **Волгоград:** «Автоцентр Пумас»; **Вологда:** «Мартен Авто»; **Екатеринбург:** «Оками моторс»; **Ижевск:** «ИжАвтоГаз»; **Казань:** «АФ Акос»; **Калининград:** «Газ Ойл Моторс»; **Кемерово:** «Трансхимресурс»; **Краснодар:** «Модус Краснодар»; **Красноярск:** «Медведь-Север»; **Магнитогорск:** «Регинас»; **Набережные Челны:** «Транстехсервис»; **Нижний Новгород:** «Нижегородец»; **Новосибирск:** «Автоленд»; **Омск:** «Автоцентр Барс»; **Оренбург**: «ОренРольф»; **Пермь**: «УралАвтоИмпорт»; **Ростов-на-Дону**: «Легион»; **Рязань**: «Фест»; **Самара:** «Автосалон Арго»; **Саратов:** «Автомоторс»; **Ставрополь:** «Автодом Плюс»; **Сургут:** «Сибкар»; **Тольятти:** «Автофан»; **Тюмень:** «Автомакс»; **Уфа:** «Транстехсервис»; **Челябинск:** «Регинас».
«ХОНДА»	**Москва:** «Аояма моторс», «Карт Моторс», «ФК Моторс», «Флайт Авто»; **Санкт-Петербург**: «Имса»; **Екатеринбург:** «Салон Хонда»; **Пермь:** «Салон Хонда»; **Уфа:** «Автос».
«ЧЕРИ»	**Москва:** «Аврора-Моторс», «Авто-Престус Восток», «Автомир», «Инком-Авто», «Редеги»; **Санкт-Петербург**: «Автомир», «Автоцентр Союз», «Инком-Авто», «Истком»; **Воронеж:** «Мотор Ленд»; **Нижний Новгород:** «Автобриз»; **Новосибирск:** «Пекинский Джип»; **Ростов-на-Дону**: «Лада-Форвард-Ростов», «Экспресс-Моторс»; **Саратов:** «СХИ-Авто»; **Ставрополь:** «Автоцентр Тибет»; **Тверь:** «Норд-Авто Сервис»; **Тула:** «Автосалон Чери»; **Тюмень:** «Пекин Моторс»; **Ульяновск:** «Торговая компания Мишар».
«ШЕВРОЛЕ»/ «ОПЕЛЬ»	**Москва:** «Автоимпорт», «Автоцентр Сити», «Автоюнайтед груп», «Гема», «Дженсер», «Кларус Трейдинг», «Престиж-Авто», «Реутов Моторс», «Трейдинвест», «Тринити Моторс», ТЦ «Кунцево ЛТД»; **Санкт-Петербург**: «Атлант-М Балтика», «Лаура», «Мультимоторс», «РРТ Юго-Запад»; **Екатеринбург:** «Автоцентр Глазурит», «Автобан»; **Елабуга:** «Елазавтомаркет»; **Краснодар:** «Мастер-Сервис»; **Красноярск:** «Атлантик Моторс»; **Нижний Новгород:** «Центр-Авто»; **Новосибирск:** «СибТрансАвто»; **Ростов-на-Дону**: «Астра-Авто»; **Самара:** «VIP-Авто»; **Саратов:** «Саратов Моторс»; **Ставрополь:** «Альфа-Кар»; **Тольятти:** «МАРШ»; **Тула:** «Лаура-Тула»; **Тюмень:** «Машинный двор»; **Челябинск:** «Джемир».
«ШКОДА»	**Москва:** «Авто-Ганза», «Автомир», «РУС-ЛАН», «Атлант-Моторс», «Вентус», «ГЕМА», «Евротрак Моторс», «Мейджор-Авто», «Пеликан Авто», «Ти-Рекс-Моторс», «Автоцентр Шкода»; **Санкт-Петербург**: «Автоцентр Шкода», «Гриффин-Автосервис», «Пулково-Авто», «Росспан Моторс», «Сигма-Сервис»; **Екатеринбург:** «Автосалон МС»; **Казань:** «Нур-Сервис», «Сапсан-Трейд»; **Калининград:** «Автомобиль»; **Краснодар:** «Юг-Авто»; **Красноярск:** «Медведь-Север»; **Магнитогорск:** «Авторитет»; **Набережные Челны:** «Сапсан-Трейд»; **Нижний Новгород:** «НижегородАвто»; **Новосибирск:** «Транзит Сервис»; **Пермь:** «Автопрестиж»; **Ростов-на-Дону:** «Гедон»; **Самара:** «Элегант-Авто»; **Саратов:** «Автоцентр Шкода на Соколовой»; **Ставрополь:** «Модус»; **Старый Оскол:** «Авантаж Евро Моторс»; **Тольятти:** «Премьера»; **Уфа:** «Авто-Моторс»; **Челябинск:** «Аспект-Моторс»; **Череповец:** «Шекснатранс».

Шведская зажигалка

В Москве прошла российская презентация нового «Вольво-С30» – автомобиля, который можно по праву назвать одной из самых ожидаемых премьер марки после показа в 2001 году концепта «Вольво-SCC». Тест-драйв прошел на специально оборудованных площадках автоцентра «Вольво СИТИ».

Самый компактный «Вольво» построен на базе S40. Следуя традициям, новый отпрыск щедр на системы безопасности. А благодаря небольшому весу (1204–1404 кг) он довольно динамичен даже с двигателем 1,6 л (100 км/ч за 11,8 с, «максималка» – 185 км/ч), не говоря уже о рядной «пятерке» с турбонаддувом мощностью 220 л.с.





Похоже, шведы решили всерьез повоевать за место под российским солнцем, установив весьма демократичные цены на базовые комплектации С30. До конца нынешнего года «Вольво» намерена продать более 1500 спортивных купе: 800 из них планируется реализовать в Москве, около 150 в Санкт-Петербурге, остальные – в регионах.

КОМПЛЕКТАЦИИ VOLVO C30

Трансмиссия	Двигатель			
	1,6 (101 л.с.)	2,0 (145 л.с.)	2,4 (170 л.с.)	2,5 (220 л.с.)
M5	стандарт	стандарт	–	–
M6	–	–	–	стандарт
A5	–	–	стандарт	опция
Цена базовой комплектации, долл.	22 900	26 900	29 900	38 400

Иранское наступление

На российском рынке появилась модификация седана «Саманд» с двигателем 1,6 л (116 л. с.). Автомобиль оснащен механической коробкой передач, ГУР, регулируемой по наклону рулевой колонкой, ABS, центральным замком с дистанционным управлением, бортовым компьютером с голосовым оповещением, зеркалами с электроприводом и подогревом, CD-ресивером, кондиционером, электрическими стеклоподъемниками передних и задних дверей. «Саманд» с новым мотором стоит 398 тысяч рублей. Машина представлена во всех дилерских центрах компании «Иран Ходро».



На тест-драйв – по интернету

«Северсталь-Авто», официальный импортер и производитель автомобилей ФИАТ на российском рынке, запустил новый сайт, посвященный «ФИАТ-Албеа»: www.fiatalbea.ru. Одно из его преимуществ – возможность записаться на бесплатный тест-драйв в удобном для клиента дилерском центре. На сайте можно узнать о дилерской сети марки в России, особенностях автомобиля, а также получить информацию о ближайшей точке продаж автомобилей в любом регионе России. Напомним, что начальная стоимость седана «Албеа» – 315 тыс. руб., гарантия – 2 года без ограничения пробега.

На «пятерку»!

С марта этого года дилеры «Ауди» принимают заказы на модели A5 и S5, а первые клиенты получат машины в августе. При длине 4,63 м A5 принадлежит к высшему классу купе. Четыре комфортабельных сиденья и багажное отделение объемом 455 л делают его удобным для дальних поездок. Под капотом – двигатели FSI и TDI мощностью от 125 до 195 кВт (170–265 л.с.). Предлагают модели с передним или полным приводом quattro, с шестиступенчатой механической или автоматической коробкой передач. Новая ходовая часть обеспечивает «Ауди-A5» отличную управляемость и безопасность.

Страховка с доставкой

Компания «Независимость-Финсервис» предлагает клиентам доставку полисов АВТОКАСКО или АВТОКАСКО+ОСАГО на дом или на работу. Если ранее процедура оформления автостраховки для многих была связана с длительными хлопотами, то теперь она займет всего несколько минут – время телефонного звонка!

С итальянским темпераментом

На Женевском автосалоне этот полноприводный родстер завоевал титул «Кабриолет года 2006», а популярный итальянский портал Infomotori.com присудил ему премию как «самому красивому автомобилю в интернете». Теперь потомок легендарных кабриолетов «Альфа-Ромео» середины прошлого века – «Джульетты» и «Дуэтто» появился в Москве.



«Спайдер» находится в тесном родстве с моделью «Брера» (ЗР, 2006, № 1), даже интерьер и убранство салона у них почти идентичны. В новом кабриолете семь подушек безопасности, аудиосистема Bose, двухзонный климат-контроль, электропривод сидений; салон отделан алюминием и кожей. Над выразительной внешностью поработали дизайнеры из ателье «Пининфарина». Неизменными остались классические черты «Спайдера» – двухместный салон и матерчатая крыша.

Сердце – один из двух бензиновых двигателей: 3,2 л, 260 л.с. и 2,2 л, 185 л.с. Итальянцы отдают предпочтение механической коробке передач, но в топовой комплектации «Спайдера» есть версия с «автоматом» (54 400 евро).

В планах «Мэйджор-Авто», официального дилера «Альфа-Ромео» в России, – продавать около 150 машин в год. Представители компании считают, что, несмотря на суровый климат, спрос на кабриолеты здесь достаточно велик.



Рекордсмены

В 2006 году «Нью-Йорк Моторс-Москва» продал 10 060 автомобилей «Форд» – лучший результат в мире среди дилеров этой марки! Лидирующая модель «Форд-Фокус II» – 7108 авто. Из новинок отметим «Фокус II ST» – продано 10 машин, «S-max» – 72, «Фиеста» и «Мондео» нашли здесь соответственно 238 и 490 владельцев. Иными словами, каждый восьмой «Форд» в России покупали в «Нью Йорк Моторс».

Еще один рекордсмен – дилер «Мерседеса» – «Авилон». Он продал больше всех в Восточной Европе – 3364 легковых и коммерческих автомобиля. Всего в России реализовано 11 260 «мерседесов» – каждый третий покупали в «Авилоне».



Андрей Павлович – генеральный директор компаний «Нью-Йорк Моторс», «Авилон».

По прогнозам компании, в наступившем году самым востребованным останется S-класс, но и Е-класс привлечет больше внимания автомобилистов – прежде всего, новыми моторами. Новинка сезона – С-класс семейства W204. Девиз производителя – «Больше автомобиля за те же деньги». Цены на С-класс определят уже в начале апреля.

ОТКРЫЛИСЬ

МОСКВА



На Олимпийском проспекте компания «БорисХоф» открыла автосалон «Мини».

В Кусково принял клиентов монобрендовый салон «IKCO-Восток» – дилер «Иран Ходро». Планируемый уровень продаж – 100 машин в месяц. Гендиректор «IKCO-Восток» Михаил Юдин рассказал, что в проект дилерского центра инвестировано около $1 млн. А генеральный директор компании «Автодруг», эксклюзивного импортера «Иран Ходро», Халим Билалов сообщил, что на базе этого салона в ближайшем будущем будет открыт учебный центр. «IKCO-Восток» стал третьим официальным дилером иранской компании в Москве. В 2007 году «Иран Ходро» планирует увеличить количество своих центров до пяти.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Новый дилерский центр «Ниссан» – ООО «АДР» расположен в северной части города, на Выборгском шоссе. Торговый зал одновременно позволяет разместить 20 автомобилей, на станции техобслуживания – 12 постов. СТО выполняет все виды кузовных и окрасочных работ. Пропускная способность – 40 автомобилей в день. Помимо продажи, обслуживания и ремонта, центр предлагает широкий пакет услуг: кредит (для физических лиц), лизинг (для юридических лиц), программы для корпоративных клиентов, трейд-ин и пр.



«Французы» подешевели

Компания «Автопрайм» (Санкт-Петербург), официальный дилер «Рено», снизила цены на весь модельный ряд французской марки. К примеру, при покупке «Рено-Меган» с двигателем 2,0 л ($23 599) можно сэкономить $2400. Специальные цены действуют и при приобретении автомобиля в кредит.



«Галантное» предложение

В автосалонах «Редеги» – «Мицубиси-Галант» по специальной цене. Все версии седана бизнес-класса теперь подешевели на $1500.

Например, 158-сильная «Интенс» с фронтальными и боковыми подушками и шторками безопасности на окнах, климат-контролем, электроподогревом передних сидений и боковых зеркал и круиз-контролем предлагается по цене $28 400. А версия «Инстайл» с кожаным салоном, аудиосистемой класса «премиум», люком с электроприводом и отделкой под дерево – $32 200.

«Вольво» дешевле весной

В салонах «Независимость» специальные предложения на пакеты опций. Приобретая модели S40/V50, S60/V70, S80 и XC90 с пакетами Safety и Optima, можно сэкономить 60–70% от стоимости опций, а элитный пакет Premium станет на 50% выгоднее. Таким образом, пакет опций Premium для Volvo S40 1,8 ($26 300) обойдется в $3400 вместо 6800. Максимальный размер скидки $4000. Напомним, что автосалоны «Независимость» работают круглосуточно.



Грузите опции пакетами

Дилерский центр «Нью-Йорк Моторс Юг» предлагает всем покупателям автомобилей «Форд-Мондео» бесплатные пакеты опций на сумму до $3000.

Покупатели версии Core получат в подарок кондиционер стоимостью $1500. Будущие владельцы версии Trend – ABS, EBA и климат-контроль ($2000). К Titanium и Ghia предлагают климат-контроль, зимний пакет (обогрев зеркал, лобового стекла и форсунок стеклоомывателей, подогрев передних сидений), легкосплавные колеса на 16 дюймов ($3000). При покупке Ghia X и Titanium X в подарок – обивка сидений алькантарой, ксеноновые фары (в комплекте с омывателями), зимний пакет (обогрев зеркал, лобового стекла и форсунок стеклоомывателей, подогрев передних сидений). А ST220 можно получить на спортивных легкосплавных 18-дюймовых колесах.



Подарок к юбилею



Компания «Авилон», официальный дилер «Мерседес-Бенц», в этом году в честь своего пятилетия ввела специальную кредитную программу на заднеприводные автомобили «Мерседес-Бенц Е-класса» независимо от года выпуска. Предложение разработано в сотрудничестве с Международным московским банком и страховой компанией НАСТА. Условия кредитования: первоначальный взнос – от 30%, ставка по кредиту – 7%, срок кредитования – 36 месяцев, КАСКО – бесплатно.

«Туарег» под прикрытием

Компания «Авто Ганза» совместно со страховой компанией «Оранта» предлагают специальный тариф на страховку АВТОКАСКО – 6,77%. Страховка включает в себя систему Multidrive, разрешающую неограниченный доступ лиц к управлению застрахованным авто, независимо от возраста или стажа вождения. Также акция распространяется на пакет услуг AutoVIP, включающий в себя круглосуточную диспетчерскую службу, выезд аварийного комиссара на место ДТП и неограниченное количество обращений при повреждении одного кузовного элемента без справки из ГИБДД. Предложение действительно до 31 мая 2007 года.



Доступный «бизнес»

Компания «Ауди Центр Москва» предлагает на «Ауди-А4» пакет опций Business дешевле на 50%, что позволяет сэкономить более 10% стоимости автомобиля. В акции участвуют автомобили с двигателями 1,8 T CVT и 2.0T CVT (пакет опций обойдется в $3835) и 2.0T TQ ($2675) с автоматической и механической КП, а также модели Avant (с кузовом универсал).



Ближе к звездам

ЗАО «Даймлер-Крайслер Автомобили РУС» предлагает автомобили «Мерседес-Бенц» А- и В-класса в комплектации Spring Edition: АКП, окраска «металлик», легкосплавные колеса, биксеноновые фары. Цена А150 в этой комплектации начинается от 19 900 евро. Модель В170 обойдется в 26 900 евро. Для автомобилей также доступны дополнительные пакеты опций Sound+ и Sport Edition+.

В ЭТОЙ РУБРИКЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ АВТОМОБИЛИ «БОЛЬШОГО ТЕСТА» (см. с. 36).

БИЗНЕС-КЛАСС ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ



Дмитрий Якушин, коммерческий директор «Трейдинвест»

Мы начали продавать «Шевроле-Эпика» в ноябре прошлого года. За короткий срок эта модель зарекомендовала себя элегантной и качественной. В первую очередь рассчитываем, что «Шевроле-Эпика», как и ее предшественница «Эванда», привлечет корпоративных клиентов, хотя у этих машин мало общего (за исключением некоторых деталей салона). «Эпика» создавалась практически заново, с расчетом на европейский рынок.

Внешность «Эпики» привлекает внимание. Строгие линии почти пятиметрового кузова добавляют седану солидности. Дизайн по-деловому лаконичен и на фоне линейки бизнес-седанов «Эпика» выглядит вполне естественно.

Автомобиль порадует владельцев эргономичным и функциональным салоном с удобными креслами с боковой поддержкой. В аудиосистеме предусмотрен выход для подключения внешних устройств, например музыкального плеера. Емкость багажника – 480 литров, а при перевозке длинномерного груза можно сложить заднее сиденье.

Даже в базовой комплектации ($22 990) у нее шесть подушек безопасности, ABS, кондиционер, электропривод стекол и зеркал, MP3-проигрыватель, тонированные стекла и мультифункциональный руль с интегрированными кнопками управления аудиосистемой. Под капотом – бензиновая рядная «шестерка», уравновешенная и очень эластичная.

Комплектация, цена	Двигатель/КП	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.chevrolet.ru)
LS $22 990	2,0/МКП	Ручная регулировка сиденья водителя по высоте, обогрев зеркал, 6 динамиков, поясничная опора сиденья, передний центральный подлокотник, защита от открывания дверей детьми, противотуманные фары, трехточечные ремни с преднатяжителями
LT $25 630	2,0/МКП	Датчик дождя, климат-контроль, парковочный датчик, круиз-контроль, кожаная отделка рычага КП и руля, 8 динамиков, CD-чейнджер на 6 дисков
$27 380 $28 930 $30 430	2,0/МКП 2,0/АКП 2,5/АКП	Электрическая регулировка сиденья водителя по 8 параметрам, кожаная отделка салона, легкосплавные диски на 17 дюймов, обогрев передних сидений

«Эпика» привлекает тем, что за относительно небольшие для этого класса деньги сочетает в себе все возможные опции автомобилей этого сегмента. Покупатели доверяют марке, у них больше не возникает ассоциаций, что «Шевроле» – это что-то «прожорливое» и громоздкое. Правда, запчасти для «Эпики» из-за новизны модели пока приходится ожидать около месяца.

Мы предлагаем все современные формы покупки: лизинг, трейд-ин и кредит. Вариаций кредита много: к примеру, при первом взносе 10% цены и ставке 9,5% ВТБ предлагает рассрочку до пяти лет. Рассмотрение заявки происходит в течение 2–4 дней. Все кредиты подразумевают обязательное полное страхование автомобиля.

Лизинг для физических лиц – это новый кредитный продукт на основе финансовой аренды автомобилей. Его преимущества: первоначальный взнос от 0%, максимальная вероятность одобрения заявки, срок – до 5 лет.

Компания «Трейдинвест»» работает на автомобильном рынке Москвы с 1994 года и является официальным дилером марок Cadillac, SAAB, Chevrolet и Opel.

СПОКОЙСТВИЕ МОЖНО КУПИТЬ



Вадим Юренков, директор по маркетингу и продажам «КМ/Ч»

Российский покупатель уже понял, что корейские машины не уступают европейским и даже японским аналогам ни по качеству, ни по дизайну. «КИА-Маджентис» – типичный представитель нового поколения автомобилей, которые, будучи корейскими по паспорту, по сути уже стали мировыми.

Ведь покупатель подбирает не только объем двигателя и жесткость подвески. Автомобиль – это настроение и элемент имиджа. «Маджентис» выглядит дорого и современно. Цена (от $24 290) – одно из важнейших преимуществ: уровень его оснащения выше, чем у многих конкурентов за те же деньги. Среди популярных опций – датчики парковки и дождя, климат-контроль, подогрев сидений, биксеноновый свет.

«Маджентис» характеризуют отменная плавность хода, надежность и долговечность. Его чаще всего покупают семейные мужчины в возрасте около 30 лет, ценящие спокойствие и комфорт.

Компания «КМ/Ч» работает с крупнейшим дистрибьютором КИА в России – СОК КИА. «Маджентис» можно приобрести без очереди. На него предоставляется гарантия на три года или 100 тыс. км, действующая на всей территории России. Нормочас его обслуживания в нашем сервисе стоит всего $30. Сервис компании «КМ/Ч» авторизован компанией КИА и оснащен самым современным оборудованием для диагностики и всех видов ремонта автомобилей этой марки, вплоть до восстановления после тяжелых аварий.

Комплектация, цена	Двигатель/КП	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте km4-kia.ru)
LX (DDFDS65) 680 120 руб. ($26 060)	2,0/МКП	Стальные 16-дюймовые колеса, тонированные стекла, электрокорректор фар, зеркала с электроприводом и обогревом, регулируемая по высоте рулевая колонка, центральный замок с дистанционным управлением и функцией «паника», подогрев передних сидений, маршрутный компьютер, подогрев ветрового стекла в зоне остановки дворников, электростеклоподъемники, кондиционер, фильтр системы вентиляции, складывающаяся (3:2) спинка заднего сиденья, две фронтальные подушки безопасности, передние активные подголовники, 4 динамика и встроенная в стекло антенна

Первый автосалон, ранее известный как «Уз-Дэу Авто сервис», открылся в 2000 году. В середине 2005-го было заключено дилерское соглашение с компанией «Северсталь-Авто». Ассортимент салона пополнился вседорожниками Ssang Yong. В связи с этим предыдущее название салона было решено сменить на «КМ/Ч». В начале 2006 года компания «КМ/Ч» получила статус официального дилера компании General Motors по продаже и обслуживанию автомобилей Opel и Chevrolet, а также статус официального дилера FIAT и KIA Motors.

НОВЫЙ ФЛАГМАН



Виктор Сараев, руководитель марки «Хёндай» ГК «Автомир»

Создав модель NF, компания «Хёндай мотор» продолжила успех «Сонаты», которая по итогам исследований J.D.Power and Associates в 2006 году была признана лучшей в своем сегменте. Автомобили «Хёндай» стали популярными в нашей стране благодаря высокому качеству и надежности, а также гарантии на 5 лет или 120 000 км пробега.

Базовая версия NF включает широкий набор опций, характерных для автомобиля бизнес-класса. Помимо электронных систем контроля торможения и устойчивости, безопасность обеспечивают шесть фронтальных подушек, усиленные боковые элементы жесткости кузова. По внешним и внутренним габаритам NF превосходит конкурентов класса D и лишь немного уступает классу E. Это респектабельный автомобиль, идеально удовлетворяющий требованиям российского рынка по цене и набору предлагаемых опций. Кроме того, его цена в среднем на 10% ниже, чем у одноклассников. Основные особенности NF – безопасность и высочайший уровень комфорта. На сегодня это самый просторный автомобиль в своем сегменте, а объем багажника достигает 462 литров! «Хёндай-NF» – тихий автомобиль как на холостом ходу, так и в движении, с хорошей плавностью хода и вместе с тем динамичный, управляемый и экономичный.

Комплектация, цена	Двигатель/КП	Краткий перечень оборудования (подробности на сайте www.hyundai.ru)
GLS (NF01Ee) $28 990	2,4/МКП	Две фронтальные подушки безопасности, боковые подушки для передних пассажиров, шторки безопасности для передних и задних пассажиров, активные передние подголовники, ABS, EBD, ESP, BA, иммобилайзер, ЦЗ, регулировка рулевой колонки по вылету и углу наклона, климат-контроль с системой контроля качества воздуха и фильтром, CD-MP3-магнитола, 6 динамиков, антенна, регулируемые по высоте передние ремни безопасности с преднатяжителями и ограничителями нагрузки, обогрев передних сидений, электростеклоподъемники, электропривод зеркал с подогревом, обогрев лобового стекла в зоне покоя щеток стеклоочистителей, легкосплавные колеса на 16 дюймов, складываемая (3:2) спинка заднего сиденья, крепление детского сиденья Isofix, автоматическая разблокировка дверей в случае аварии, тонированные стекла
GLS (NF01Ed) $28 990	2,4/МКП	
GLS H-Matic (NF02ed) $29 990	2,4/АКП	
GLS H-Matic (NF02Ee) $30 490	2,4/АКП	Дополнительно: легкосплавные колеса на 17 дюймов, электрорегулировка водительского сиденья
GLS H-Matic (NF03ed) $31 190	2,4/АКП	
GLS H-Matic (NF04Ee) $32 490	2,4/АКП	Дополнительно: отделка руля и рукоятки КП кожей и вставками под дерево, самозатемняющееся зеркало заднего вида, круиз-контроль, люк с электроприводом
GLS H-Matic (NF25Ee) $39 490	3,3/АКП	

Как показывает практика, на NF приходит минимум рекламаций, что свидетельствует о его надежности. Стоимость нормочаса при обслуживании NF в салонах «Автомира» – $45.

Группа компаний «Автомир» – официальный дилер «Хёндай» уже более трех лет, с нами сотрудничают 23 кредитные организации, поэтому мы можем предложить покупателям как минимум 40 схем кредитования (беспроцентный кредит, кредит без первого взноса, кредит без обязательной страховки и др.).

Опробовать автомобиль в тест-драйве, приобрести и обслужить его можно в наших торгово-сервисных комплексах. При обслуживании NF мы предоставляем скидки постоянным клиентам.



Компания «Автомир» основана в 1993 году и в настоящее время имеет официальное дилерство по 17 иностранным брендам (Nissan, Suzuki, Chevrolet, Mitsubishi, Opel, Citroen, Hyundai, Renault, Mazda, Ford, FIAT, Skoda, KIA, Daewoo, Chery, FAW, Derways) и по двум российским маркам (LADA, ГАЗ). Торгово-сервисная сеть компании насчитывает 25 объектов, в том числе семь – в регионах (Санкт-Петербург, Самара, Брянск, Ярославль, Воронеж, Екатеринбург, Челябинск).


Ford Fusion. Высокий. Компактный. Вместительный.
на правах рекламы
Fusion
FordFusion
Feel the difference
Навстречу переменам
Ford
цена от $ 13 590*
* Цена указана в долларах США , действительна на момент публикации
и является минимальной, исходя из объема двигателя и комплектации.
Оплата производится в рублях по курсу ЦБ РФ на день оплаты.



Валовой доход

По итогам продаж 2006 года «Хёндай» вышел в России на второе место после «Форда». При этом прирост продаж оказался весьма скромным – всего 15%. Перспективы рынка оценивали Анатолий Сухов и Григорий Немировский.

ВНУТРЕННИЕ РЕЗЕРВЫ

Как и в случае с «Фордом», рынок прирастает в основном за счет моделей российской сборки – «Акцента», «Сонаты» и «Портера». Так, объем импорта «Хёндай» по сравнению с прошлым годом вырос всего на 2719 шт. или 6%. Отечественных же машин продали больше на 10 509 шт. – на 23%! А по итогам 2006 года доля продукции ТагАЗа в общих продажах марки достигла 56%.

В этом году тенденция, скорее всего, сохранится. Рост цен на импортные автомобили и начало производства в России вседорожника «Санта Фе Классик» подтолкнет еще большее число россиян к таганрогской продукции. В планах ТагАЗа – продать в 2007 году 75 тысяч автомобилей, то есть прирост по сравнению с нынешним годом может достичь 34%.

ПЕРЕБОИ

Впрочем, оптимистичные планы на 2006 год остались недовыполненными – сказались перебои с поставкой машинокомплектов из Кореи. Например, продажи «Сонаты» даже снизились из-за дефицита комплектаций с двухлитровым двигателем. Пока ситуация в «Хёндай Мотор», по нашим оценкам (к сожалению, в российском представительстве компании прокомментировать ситуацию отказались), не позволяет с уверенностью прогнозировать будущее – достаточно вспомнить забастовки и рост курса национальной валюты, арест главы совета директоров Чун Монг Ку и внушительный штраф за нарушение антимонопольных законов.

В прошлом году за 33 дня забастовок компания недосчиталась 115 124 автомобилей – больше, чем продано за год в России. За тот же год вона выросла в среднем на 5%, пропорционально поднялись и цены. Проблему валютной зависимости корейцы пытаются решить, налаживая производство за рубежом. Два года назад открылся завод в Алабаме (США), а в 2008-м заработает завод в Пекине.

ВЛОЖЕНИЕ КАПИТАЛА

Покупать иномарки вместо отечественных автомобилей россиян заставляет не только преимущество в качестве. Заметную роль играют падение курса доллара, стремительный рост цен на недвижимость и обилие кредитных программ. Сегодня многие перестали копить на квартиру – предпочли вложить ускользающие деньги в приличный автомобиль. А благодаря кредитам самым горячим сегментом рынка стал диапазон от 12 до 22 тысяч долларов. Сюда попадают «Гетц», «Верна», «Элантра», «Матрикс», «Портер» и даже «Соната» в минимальной комплектации. Помимо этого, «Хёндай» выбирают за качество и надежность, а также соблазнительные условия гарантийного обслуживания – пять лет или 120 тыс. км (на продукцию ТагАЗа – три года или 100 тыс. км). Как видно из статистики по регионам, тем-



Таганрогский «Акцент» – абсолютный лидер продаж марки по итогам 2006 года. Судя по всему, сохранит завоеванные позиции и в 2007-м. В настоящее время срок ожидания заказа не превышает месяца.



Пятая «Соната» не спешит покидать сцену, пользуясь неплохим спросом (четвертое место по продажам). Объем продаж по сравнению с 2005 годом снизился из-за сбоев в поставках комплектующих.

«Портер» – абсолютный лидер в своем классе среди иностранных брендов. Почти в три раза опередил ближайшего конкурента – «Форд-Транзит» (7131 шт. против 2552 за 2006 год). В его активе – умеренная цена и большой выбор вариантов кузовов и комплектаций.



«Гетц» – идеальный городской автомобиль, сочетающий мощность, комфорт, маневренность и удобство парковки. Второе место по итогам продаж марки, хотя с «Акцентом» его разделяет пропасть. Второе место и в своем сегменте, позади «Форда-Фьюжн».





Новая «Элантра» – это привлекательный дизайн, мощный мотор и вместительный салон, что делает ее одним из сильнейших игроков в своем сегменте. В 2007 году может разделить с «Верной» 5-е и 6-е места.



«Матрикс» в своем сегменте занимает третье место после «Форда C-max» и «Опеля-Зафира». Цены – от $16,5 тыс. за простейшую комплектацию (1.6 MT) до $20 тыс. за GLS (1.8 4AT).



Роман Хапаев, генеральный директор «Карнэт-2000», официального дистрибьютора Hyundai в России.

Дилерская сеть «Карнэт-2000» насчитывает 76 дилеров в 47 городах России. В 2007 году мы планируем открыть более 10 новых центров: в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Уфе, Ижевске и других городах. Главным приоритетом станет не количественное, а качественное развитие дилерской сети с целью предоставления максимально качественного профессионального сервиса.

Сейчас 89% запчастей доступно со склада в Москве – хороший показатель по сравнению с другими автопроизводителями, причем этот показатель продолжает расти. Время ожидания ремонта у конкретных дилеров различается, но в Москве записаться можно в течение дня, если нет жесткого предпочтения по местоположению ТЦ.

В III квартале 2007 года планируется выход на рынок нового автомобиля гольф-класса под кодовым названием FD, созданного на базе концепт-кара Hyundai Arnejs. Автомобиль впервые продемонстрирован на Женевском автосалоне (см. отчет в этом номере – ред.). В этом году мы также планируем вывести на российский рынок ряд новых комплектаций, в частности модели NF, а также переднеприводный «Туссан» и «Санта Фе Классик».



Предыдущий «Санта Фе» с этого года будут выпускать на ТагАЗе («Классик»), что должно сделать цены более привлекательными. Параллельно будут продавать и новый «Санта Фе».

«Туссан» – лидер среди компактных вседорожников. Кроме возможности преодолеть легкое бездорожье, обладает вместительным багажником и трансформируемым салоном.





NF – новый флагман компании – пока впечатляет лишь немалыми амбициями на фоне скромных продаж. То, что предыдущую «Сонату» продолжают выпускать, лишь подчеркивает высокий статус новой модели. Но в этом году она вряд ли войдет даже в восьмерку лидеров.

ДИНАМИКА ПРОДАЖ «ХЁНДАЙ» В 2005–2006 гг.

Модель	2005	2006
«Акцент»	32 741	38 808
«Гетц»	15 178	13 183
«Туссан»	5720	12 606
«Соната»	10 890	9987
«Портер»	1786	7131
«Элантра»	11 704	6715
«Матрикс»	4269	2962
«Санта Фе»	2896	2751
«Верна»	–	1633
«Траджет»	918	1527
NF	547	1194
Новая «Элантра»	–	1152
H-1	263	590
«Грандер»	1	237
«Купе»	161	208
«Сентенниал»	2	1

ДИНАМИКА ПРОДАЖ ПО ГОРОДАМ РОССИИ В 2004–2006 гг.*

Город	Прирост по годам			
	2004, % к 2003	2005, % к 2004	2006, % к 2005	2006, шт.
Москва	48,77	46,76	43,41	43 706
Ростов	5,52	6,01	5,95	5994
Санкт-Петербург	7,88	6,64	5,35	5385
Екатеринбург	6,60	5,07	5,01	5047
Краснодар	1,96	2,76	3,80	3823
Нижний Новгород	1,92	2,24	2,91	2925
Пермь	1,49	2,39	2,71	2733
Уфа	1,33	2,00	2,35	2363
Челябинск	1,82	1,84	1,91	1926
Тюмень	1,09	1,30	1,89	1907
Самара	1,92	1,89	1,85	1863
Саратов	1,52	1,49	1,55	1565
Волгоград	0,98	0,99	1,39	1398
Киров	0,01	0,45	1,29	1303
Набережные Челны	2,34	1,67	1,12	1129

**15 городов с наибольшим приростом продаж за 2006 год.*

пы роста продаж в крупных городах замедляются, а в средних – увеличиваются.

Основные продажи по-прежнему приходятся на частных лиц, причем в кредит сегодня покупают около 44% автомобилей. Для корпоративного парка приобретают полноприводный микроавтобус H-1, седан NF, вседорожник «Туссан». Пользуется спросом и «Гетц», прежде всего, у торговых агентов компаний. Модели NF и «Элантра» в базовых комплектациях заказывают фирмы, занятые пассажирскими перевозками.

В ПОЛЬЗУ КАЧЕСТВА

Рост продаж сегодня уже не является приоритетом для «Хёндай». С октября прошлого года компания провозгласила курс на повышение качества автомобилей и улучшение обслуживания клиентов. Это значит, что квоты на поставку машин на российский рынок, скорее всего, заметно не вырастут, а по цене «корейцы» станут еще ближе к «европейцам» и «японцам». □



Кредитная история

Все больше россиян покупают машины в кредит, благо дилеры предлагают много способов честного заема денег. Автокредит, «экспресс», рассрочка, потребительский кредит, обратный выкуп – не заблудиться в этом лесу поможет Ксения Корытникова.

Любую вещь, будь то автомобиль или пылесос, выгодней покупать за живые деньги. Но порой хочется как раз того, что в данный момент не по карману. И если с поиском клада, получением наследства или, на худой конец, беспроцентного займа от тещи не везет, пора присмотреться к автокредитам.

СТАРЫЙ ДРУГ ЛУЧШЕ

Большинство покупателей отдают предпочтение классическому автокредиту. Чем он привлекает? Во-первых, распространенностью – его предлагают банки по всей России. Во-вторых, можно выбрать не только банк, но и наиболее выгодную программу (основной показатель выгоды – процентная ставка – в автокредите начинается от 4,9%). В-третьих, некоторые банки предоставляют льготы своим клиентам.

Прежде чем оформлять кредит, убедитесь, что регионы вашей прописки и месторасположение банка совпадают. Многие столичные банки выдают деньги и по регистрации, но лишь на время ее действия (но не менее чем на полгода). Продумайте комплектацию машины, дабы быть твердо уверенным в ее конечной цене. Рассчитывая первоначальный взнос, не забудьте про дополнительные выплаты – $150–200 за открытие счета и 0,5–0,8% за конвертацию, если собираетесь платить в долларах или евро. Отложите деньги на ОСАГО и «добровольное» (в данном случае ставшее обязательным) страхование по КАСКО у аккредитованных компаний (от 4,7 до 14,2%). Уточните цену комиссии за ведение счета (0,3–0,5% от суммы кредита ежемесячно), величину штрафов за досрочное погашение кредита (см. табл.), просрочку платежа и санкции за задержку возврата ПТС в банк (как правило, собственником автомобиля является заемщик, но ПТС находится в залоге у банка).

> Процентная ставка зависит от срока кредита, первого взноса, справки о доходах и валюты.

От чего зависит процентная ставка? От срока кредита (чем больше срок, тем выше ставка); от первого взноса (нулевые и 10-процентные взносы повышают ставку на 1–1,5%); от валюты кредита (в рублях ставка выше) и, наконец, от формы справки о доходах (документ в свободной форме чаще всего повышает ставку минимум на

0,5%). Если ставка ниже 9%, разницу доплачивает производитель или дилер. Например, некоторые модели «Форда» («Фокус», «Маверик», «Мондео», «C-max» «Фиеста», «Фьюжн») продаются в кредит под 4,9%.

Для расчета ежемесячных выплат банки применяют разные формулы. По одной клиент ежемесячно уплачивает одинаковые суммы, включающие в себя сумму долга и проценты. По другой суммы выплат разные: долг выплачивается равными долями, а проценты начисляются на остаток задолженности. Поэтому ориентируйтесь не на ставку, а на конкретную сумму выплат, которую можно рассчитать как в банке, так и в автосалоне (или на их сайтах).

Свобода в выборе страховых компаний – еще один критерий выгодности программы. Расчет страховки на первый год будет зависеть от цены машины, количества допущенных к управлению людей, их стажа и возраста, а также установленных охранных систем и условий кредита (при беспроцентном или экспресс-кредите размер страховки будет выше – 11–13%). Сразу поинтересуйтесь условиями страхования на последующие годы: обратите внимание, зафиксирована ли ставка (она

Тарифы страховых компаний могут зависеть от понесенных ею убытков.

может изменяться из-за убытков самой компании) и зачтется ли вам безаварийное вождение. Сменить страховую компанию в процессе выплаты кредита теоретически возможно. Но в банковских договорах чаще всего оговаривают пользование услугами одной страховой компании.

Подведем первые итоги. Во-первых, чтобы взять кредит, ежемесячный доход выгодней подтвердить справкой 2НДФЛ. Платежеспособность заемщика считается убедительной, если указанный доход будет в 2,5 раза превышать ежемесячный платеж по кредиту.

Во-вторых, очевидно, что долларовый кредит выгоднее, даже с учетом конвертации при внесении платежей. Но банк непременно заключит какое-нибудь дополнительное соглашение на случай обвала инвалюты. Так что сыграть на изменении курса в свою пользу не удастся.

В-третьих, если после подачи документов на получение кредита в автосалоне вам отвечают отказами из разных банков, работающих по выгодным для вас программам, насторожитесь! При отсутствии видимых причин (например, судимости или неблагоприятной кредитной истории) отказы стоит расценивать как манипуляции – клиента направляют в ловушку. Когда мечта о заветном авто тает на глазах, многие готовы согласиться на любую программу, даже невыгодную.

Внести часть первоначального взноса можно и старым автомобилем, воспользовавшись услугой трейд-ин. Однако предложенная в салоне цена значительно ниже рыночной, то есть, экономя время, теряете деньги.

Отправляясь в путешествие за границу на кредитном авто, имейте в виду, что КАСКО действует только на территории стран Балтии и СНГ. Хотите расширить радиус действия этого «добровольного» страхования – сначала уточните цену. Если кредитный автомобиль должным образом застрахован, банк не будет возражать против его выезда из страны.

ДОСРОЧНОЕ ПОГАШЕНИЕ И ШТРАФЫ ЗА ПРОСРОЧКУ КРЕДИТА

	Досрочное погашение	Штраф за просрочку
Сбербанк	Возможно сразу	Двукратная процентная ставка от суммы просроченного платежа за каждый день просрочки
Райффайзенбанк	До 3/6* мес. – невозможно, след. 3/6* мес. – 2% от суммы досрочного платежа. При частичном погашении – не менее $1000/30 000 руб. к ежемесячному платежу и 2% от этой суммы. Через 6/12* мес. – без комиссий	0,1% за каждый день просрочки от суммы просроченного платежа
Газпромбанк	До 6 мес. – невозможно, после – без комиссий	0,2% за каждый день просрочки от суммы просроченного платежа
ММБ	В течение 3/6* мес. – 1% от суммы досрочного платежа, но не менее $50/1500 руб. При частичном погашении – $1000/25 000 руб. к ежемесячному платежу и 1% от этой суммы. Через 3/6* мес. – без комиссий	0,2% за каждый день просрочки от суммы просроченного платежа, но не менее $15
«Союз»	До 3 мес. – невозможно, после– без комиссий	При невнесении платежа в указанный день он автоматически переносится на дату следующего платежа с 15-процентным штрафом. В случае частичной оплаты в следующем месяце начисляется 0,5% от недостающей суммы за каждый просроченный день
ВТБ 24	До 3 мес. – невозможно. Далее полное погашение – $50 к сумме платежа, частичное погашение – $500+ ежемесячный платеж	0,5% за каждый день просрочки от суммы просроченного платежа

*В зависимости от кредитной программы.

СРАВНЕНИЕ КРЕДИТА В РУБЛЯХ И ДОЛЛАРАХ США

	Кредит в долларах	Кредит в рублях (по курсу 26,3)
Цена автомобиля	$23 000	604 900 ($23 000)
Первый взнос	10%	10%
Сумма кредита	$20 700	544 410 ($20 700)
Срок кредита, мес.	36	36
Процентная ставка	10%	14%
Ежемесячный платеж	$668	18 607 ($707)
Вернуть в банк	$24 048	669 852 ($25 470)

СРАВНЕНИЕ АВТОКРЕДИТА И ЭКСПРЕСС-КРЕДИТА НА «ФОРД S-max»

	Экспресс-кредит банк «Союз»	Автокредит банк «Союз»
Цена машины	$37 060	$37 060
Первый взнос	$3706	$3706
Сумма кредита	$36 652*	$33 354
Срок кредита, мес.	36	36
Размер страховки	8,9%	8,9%
Процентная ставка	12%	9,5%
Ежемесячный платеж	$1337**	$1086
Вернуть банку	$48 132	$39 096

*В том числе КАСКО $3298. **Комиссия за ведение – $73.

ДОРОГОЙ «ЭКСПРЕСС»

«Экономьте свое время» – гласит слоган экспресс-кредита. Действительно, его козырь – быстрота: ответ банка приходит в течение часа, а для заявки потребуются, как правило, лишь паспорт и права. Минус – высокая цена «быстрых денег».

Покажем на примере. Приглянулся нам, скажем, «Форд S-max» за $37 060 в автосалоне «Рольф». По программе «экспресс» с «Рольфом» работает банк «Союз». Заходим на его сайт – условия прозрачны: сумма, процентная ставка, ежемесячная комиссия плюс обязательное страхование приобретаемого автомобиля по КАСКО в страховых компаниях, уполномоченных банком, и включение в кредит суммы страхового взноса за первый год. Получили возможность уехать из салона в сверкающей машине? Не спешите ликовать – почувствуйте разницу (см. табл.).

В регионах ставки по экспресс-кредитам доходят до 19% годовых. А с учетом всевозможных комиссий – например, за ведение счета – до 40–50%!

ОТСРОЧКА ПРИГОВОРА

«Беспроцентный кредит» звучит заманчиво, но альтруизм в финансовой стратегии банков не предусмотрен, а потому не надейтесь использовать чужие деньги бесплатно. Например, «Хёндай-Элантра» по беспроцентному кредиту обойдется в 563 482 руб. (первоначальная цена, комиссия и КАСКО за первый год), но на остальные два года КАСКО будет стоить 115 158 рублей. Покупая машину по автокредиту, мы заплатим 574 425 руб., а

КАСКО за все три года составит 117–119 тысяч рублей. Таким образом в данном случае беспроцентный кредит экономит 12–13 тыс. рублей. Однако есть варианты, когда обычный кредит (зачастую со скидкой дилера) оказывается даже выгоднее рассрочки.

Обычно первый взнос при рассрочке – не ниже 10%, при этом срок выплаты, как правило, ограничен годом. При взносе 30–50% можно рассчитывать уже на 3–5 лет. Помните, что любые акции основаны на стремлении завоевать рынок или продать залежалый товар. Сказочное предложение «0% первый взнос, 0% по кредиту» – фактически скидка производителя. А вот по какой причине, выясняйте на месте.

ОБРАТНЫЙ ОТСЧЕТ

Броское название buy-back или «обратный выкуп» означает предложение автосалона выкупить у клиента кредитный автомобиль. Суть программы в том, что, заплатив 10–30% первого взноса, вы получаете кредит на оставшуюся сумму, который делится на два платежа. 25–45% стоимости машины выплачиваете в течение всего срока кредита, а отсроченную задолженность (порядка 25–45%) по истечении срока кредита должны погасить одним из предложенных способов. Можно, уплатив недостающую сумму, оставить машину за собой, получить новый кредит (правда, процентная ставка будет выше, так как кредит выдается уже на автомобиль с пробегом) или продать машину дилеру по системе трейд-ин – тогда сумма выкупа пойдет на погашение долга перед банком (если стоимость вашего автомобиля превышает этот долг, разница направляется на ваш банковский счет).

Преимущество «обратного выкупа» – низкий ежемесячный платеж, но окончательная стоимость кредита оказывается выше. По условиям договора клиент, как правило, привязан к определенному автосервису. Если планируете продать свою машину по трейд-ин, то и там есть ограничения, касающиеся механических повреждений, следов серьезного кузовного ремонта, ежегодного пробега. И пусть для вас не станет неожиданностью, если после диагностики автомобиля в конце кредитного срока выкупная цена изменится не в вашу пользу. Срок кредита по программе buy-back обычно не более трех лет, а прогнозировать стоимость машины через такой срок чрезвычайно сложно.

При покупке нового авто стоимостью до 12–13 тыс. долларов или подержанной машины выгоднее потребительский кредит.

Услуга buy-back весьма популярна в Европе и США, где многие живут «в кредит». Пользуясь ей, клиент ездит на новой машине, но приобретает статус вечного должника.

СРАВНЕНИЕ КРЕДИТА С ОБРАТНЫМ ВЫКУПОМ И ОБЫЧНОГО АВТОКРЕДИТА ПРИ ПОКУПКЕ «МИЦУБИСИ-АУТЛЕНДЕР ТУРБО»

	Обратный выкуп (buy-back)		Классический автокредит	
Стоимость машины	**$38 090**	**$38 090**	**$38 090**	**$38 090**
Первый взнос	20% – $7618	20% – $7618	20% – $7618	20% – $7618
Сумма кредита	$30 472	$30 472	$30 472	$30 472
Срок кредита	2 года	3 года	2 года	3 года
Процентная ставка	9%	9%	9%	9%
Ежемесячный платеж	$760	$657	$1389	$967
Остаточный платеж	45% – $17 140	35% – $13 331	–	–
Вернуть в банк	$35 380	$36 983	$33 336	$34 812

СРАВНЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОГО И АВТОКРЕДИТА

	«Сузуки-Гранд Витара»		«Тойота-Авенсис»		«Мицубиси-Лансер»		«Рено-Логан»	
	Автокредит	Потребительский кредит	Автокредит	Потребительский кредит	Автокредит	Потребительский кредит	Автокредит	Потребительский кредит
Стоимость машины	$25 900	$25 900	$33 000	$33 000	$19 190	$19 190	$11 038	$11 038
Первый взнос	10% – $2590	10% – $2590	50% – $16 500	50% – $16 500	50% – $9595	50% – $9595	20% – $2208	20% – $2208
Сумма кредита	$23 310	$23 310	$16 500	$16 500	$9595	$9595	$8830	$8830
Процентная ставка	10%	12,5%	9%	12,5%	9%	13%	9%	12%
Срок кредита	3 года	3 года	3 года	3 года	3 года	3 года	2 года	2 года
Ежемесячный платеж	$752	$821	$538	$581	$313	$330	$403	$440
Вернуть в банк	$27 072	$29 556	$19 368	$20 916	$11 268	$11 880	$9672	$10 560
Переплата по кредиту	$3762	$6246	$2868	$4416	$1673	$2285	$842	$1730
КАСКО	$6627 на 3 года	По желанию	$7260 на 3 года+уст. спутниковой системы	По желанию	$6522 на 3 года	По желанию	$1766 на 2 года	По желанию

ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЙ ВЫГОДНЕЕ?

А если попробовать занять деньги на стороне, например, получив в своем банке потребительский кредит? С одной стороны, выгода сомнительна. Во-первых, его «потолок» куда ниже (автокредит может достигать 90% стоимости даже дорогого автомобиля) и зависит от обеспечения. Банки, не требующие залога, предлагают до $25 тыс. или 750 тыс. рублей. Предоставив залог или хотя бы одного поручителя, можно рассчитывать уже на 100 тыс. долларов, евро или 3 млн. руб. в Москве и области, на 50 тыс. долларов, евро или 1,5 млн. руб. – в регионах (условия конкретных банков нужно уточнять). Во-вторых, потребительский кредит дают, как правило, на три года, редко – на пять. Ну и в-третьих, процентная ставка начинается от 13% годовых (для клиентов отдельных банков – специальные условия от 11,5%).

Зато, приобретая машину по потребительскому кредиту, можно заметно сэкономить на страховке, самостоятельно решая, страховать авто или нет, в какой компании, по каким тарифам и на какой срок. Например, «Дэу-Матиз» идеально вписывается в такую схему, подходит она и для подержанных авто, на которые ставка по автокредиту выше, чем на новые. А вот на новый БМВ или «Мерседес» лучше взять автокредит – и сумма велика, и страховать все равно нужно по полной. Кстати, можно оформить и второй кредит при невыплаченном первом. Главное условие – ваша платежеспособность: зарплата должна в 2,5 раза покрывать ежемесячные платежи по обоим кредитам.

За последние несколько лет продажи авто в кредит возросли в несколько раз, достигнув для некоторых моделей 30–40% от общего объема реализации. Но, заметим, в долг чаще всего приобретают дешевые комплектации. Дорогие покупают за живые деньги – об этом следующий рассказ. □



№4 2007 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 910-й

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Вячеслав Субботин, Игорь Твердунов, Антон Чуйкин
ШЕФ ПО ТЕКСТУ
Владимир Аркуша
СОВЕТНИК ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Марк Тилевич
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Сергей Канунников (зав. отд.), Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Андрей Кочетов, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ
Анатолий Сухов (зав. отд.), Евгений Борисенков, Геннадий Емелькин, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Максим Приходько
Сергей Смирнов (юрист), тел. (495) 208-30-27
СПОРТ И ТЮНИНГ
Вадим Крючков (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ЭКСПЕРТИЗА, СПЕЦПРОЕКТЫ
Михаил Колодочкин (зав. отд.), Алексей Воробьев-Обухов, Михаил Васильев, Денис Чиликин
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отд.), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура)
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева, Андрей Михайлов
тел. (495) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин (директор), Сергей Долгин, Степан Кузьменко, Александр Мухин
тел. (495) 748-05-66, 748-05-67
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц


ТИРАЖ 564 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой

УЧРЕДИТЕЛЬ ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР Валерий Пушков
ИЗДАТЕЛЬ ООО «Издательство «За рулем»
ДИРЕКТОР Алексей Васин

Адрес: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал в отделениях связи СНГ.
Цена экземпляра по каталогам Роспечати «Газеты, журналы» – 38 рублей, МАП «Почта России» – от 38 до 58 руб., розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания у Роспечати на полгода 70321, на год 72390, МАП на полгода 99122.

В МАЙСКОМ НОМЕРЕ:



Новое слово на букву «С»

Даже в нынешнем обилии премьер не затеряется новинка от «Мерседеса». Тем более что речь идет о популярнейшем С-классе.



Четыре на четыре

Полный привод на легковом авто перестал быть диковиной. Мы сравнили бизнес-седаны нескольких именитых марок.

В когорту избранных

Основательно подогрев интерес публики многочисленными концептами, фирма «Ауди» наконец представила серийное купе R8.

Это лед, сэр

Корреспондент ЗР стал свидетелем рекорда скорости для Книги Гиннесса. Он установлен не на чем-нибудь – на «Бентли», обутом в «шиповки».





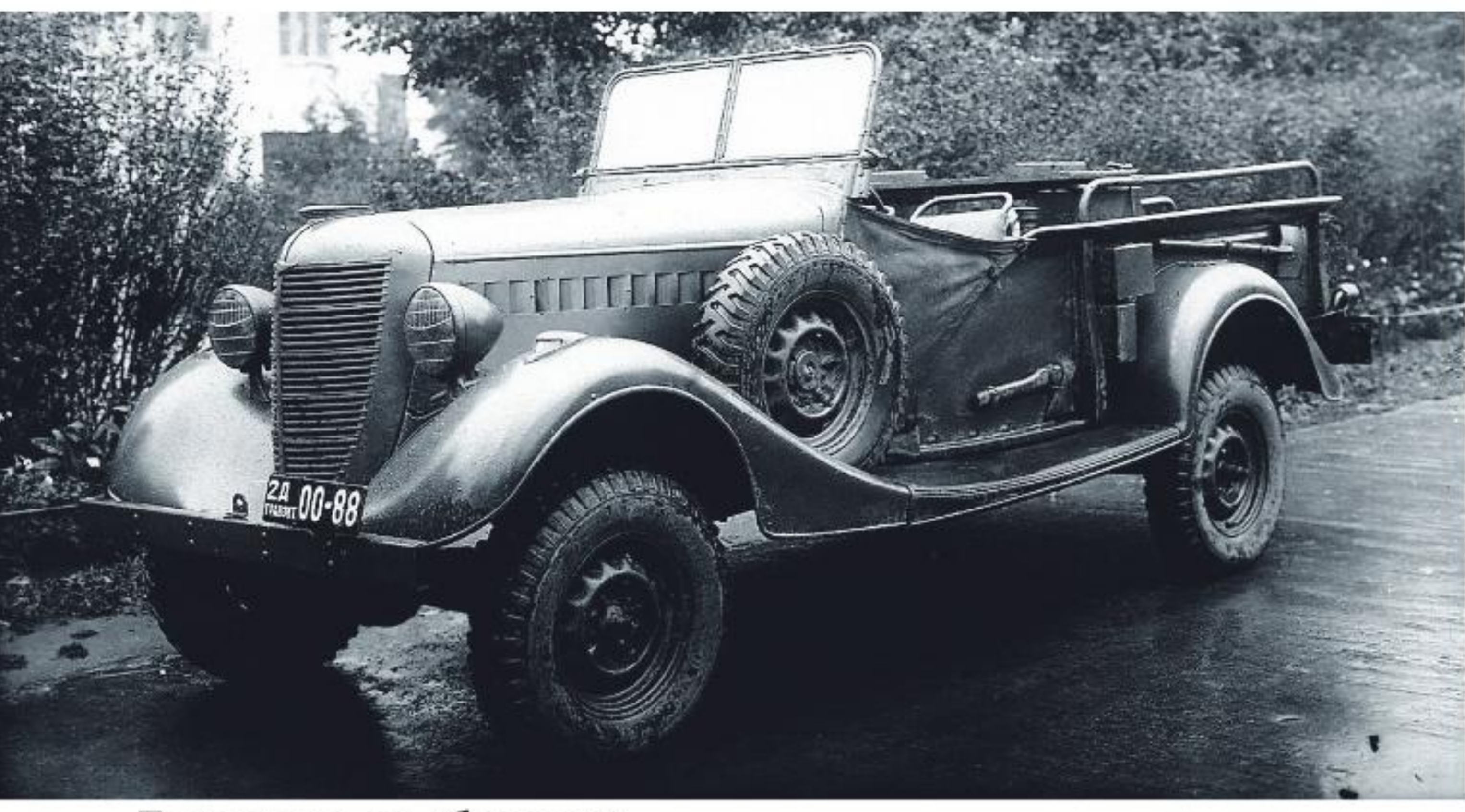
Масло – масляное?

Если вы открываете капот не только затем, чтобы долить «омывайки», – прочтите, как выбрать масло «по вкусу» вашему мотору. Есть задачка посложнее – диагностика кондиционера.



Одна «голова» хорошо...

Среди многообразия аудиотехники внимание привлекли головные устройства с инновационными решениями.



Дорог не выбирали

От проходимости и выносливости военных машин во многом зависит успех боевых действий. Вспомним вездеходы Второй мировой.



Обувь для паркета

Впервые на страницах ЗР – тест 17-дюймовых шин для вседорожников, чья жизнь протекает в основном на асфальте.



Вокруг точки кипения

Наивно полагать, будто тормозные жидкости различаются лишь цветом. В более важных отличиях разобрались эксперты ЗР. Кроме того, они провели ресурсный тест масляных фильтров ВАЗ.

ПОПРАВКА. В статье «От рассвета – к закату» (ЗР, 2007, № 2, с. 124) в последнем абзаце следует читать: «... запрет праворульных автомобилей в стране с правосторонним движением» – далее по тексту. Приносим извинения читателям.

РЕДАКЦИЯ ОСТАВЛЯЕТ ЗА СОБОЙ ПРАВО ЗАМЕНЫ ИЛИ ПЕРЕНОСА АНОНСИРОВАННЫХ МАТЕРИАЛОВ.

ДОРОГ ЖУРНАЛ? ПОДПИШИТЕСЬ!

«Зарулевцы»! Продолжается подписка на второе полугодие 2007 года – напоминаем основные способы оформить ее.
Самый привычный вариант, как и в прежние времена, – посетить любое почтовое отделение.
Там вас ждут два каталога – «Роспечать» и «Почта России». Ознакомьтесь с предложенными ценами и выберите наиболее удобный для вас способ.

Индексы нашего издания – 70321 и 99122 соответственно.

Заодно прикиньте, что для вас предпочтительнее – оформить подписку на домашний адрес или самостоятельно забирать журнал из почтового отделения.
Самая экономная подписка – всего 192 рубля! – удобна в первую очередь москвичам, а также тем, кто часто бывает в столице. Если подъехать на улицу Бакунинскую, д. 72 в Торговый дом «За рулем», то оформить подписку сможете «не отходя от кассы».

Каждый номер ЗР обойдется вам всего в 32 рубля – подобных ценников вы не увидите ни в одном киоске мира.

Еще один плюс – журнал появляется в точках выдачи (а их в Москве – четыре) раньше, чем где-либо. Минус – надо самому (или через знакомого) забирать очередной номер... Зато его точно не украдут из ящика!
Существуют ли иные способы подписки? Да, конечно – ведь здесь перечислены лишь основные из них. Современные средства коммуникации позволяют будущему подписчику воспользоваться интернетом, мобильной связью и т.п. – подробности о подобных услугах мы постоянно будем размещать на сайте www.zr.ru. Кроме того, любую консультацию по вопросам подписки можно получить по телефону **(495) 267-30-65.**

Дорог журнал? Подпишитесь на него! И – до встречи «За рулем»!

НАЗОВИ ЛУЧШИХ!



КАЖДЫЙ ЧИТАТЕЛЬ МОЖЕТ СТАТЬ ЧЛЕНОМ ЖЮРИ И ВЫБРАТЬ МОДЕЛИ, КОТОРЫЕ ПОЛУЧАТ ГРАН-ПРИ «ЗА РУЛЕМ». В ПОДАРОК – «ФОРД-ФОКУС» И «ФОЛЬКСВАГЕН-ПАССАТ»!

Тридцатого августа пройдет церемония награждения Гран-при «За рулем» лучшему автомобилю-2007. С 1994 года мы отмечаем призами самые достойные, самые интересные автомобили российского рынка. Кто получит «Золотых Пегасов» в этом году – решать вам, уважаемые читатели.

Мы вновь собираем самое большое и требовательное читательское жюри, которое назовет автомобили, достойные «Золотого Пегаса» – Гран-при «За рулем». В этом номере – полный каталог автомобилей российского рынка. В нем модели, которые уже можно купить у официальных дилеров и некоторые из тех, что поступят в продажу в ближайшее время и уже побывали на наших тестах.

Чтобы разделить автомобили на классы, мы взяли за основу европейскую систему. В малом классе машины длиной до 3900 мм,

ПРИЗ

Внимание: цвет и комплектация автомобилей могут не совпадать с изображенными на фото!

в компакт-классе – до 4400 мм, модели среднего класса – длиной до 4700 мм, а бизнес- и люкс-классов – свыше 4700 мм, различающиеся статусом, комплектацией и ценой. Как и принято в Европе, мы учитывали базовую модель – хэтчбек (само собой, если он существует). Разумеется, приняв такую классификацию, мы сделали ряд исключений: например, в отдельных случаях, руководствуясь рыночной логикой и дабы не разводить по разным классам прямых конкурентов, пренебрегали несколькими сантиметрами длины. Помимо пяти легковых, в каталоге есть классы вседорожников (полноприводных автомобилей с увеличенным дорожным просветом), мини-вэнов (вместимостью более шести человек), а также купе и кабриолетов.

В этом году мы проводим конкурс во всех восьми классах. В каждом номинируем на Гран-при «За рулем» по два автомобиля. Первый – объективный лидер рынка, модель, разошедшаяся наибольшим тиражом по итогам 2006 года. Второго претендента на «Золотого Пегаса» выдвинула редакция «За рулем». В первую очередь мы руководствовались новизной модели, ее прогрессивностью с точки зрения техники, хотя не забывали и о рыночных перспективах. Впрочем, вы о них наверняка тоже не забудете, создавая некий срез каждого класса – номинируя третью модель. Ее мы предлагаем выбрать из соответствующих разделов каталога.

Добавив свой автомобиль к двум номинированным нами, вы должны внимательно изучить предложенные ниже подробные инструкции к анкете и выбрать из трех претендентов модель, которая станет победителем и в августе получит «Золотого Пегаса». Напомним, все эти автомобили участвовали в тестах «За рулем». Поэтому, ознакомившись с нашими публикациями, вы вполне можете составить о них мнение. Оно очень важно и нам, и производителям.

Итак, перед вами полный каталог: вы можете полностью изучить российский рынок; заполнив таблицу, сформировать свое мнение об автомобилях и назвать лучших; и, наконец, выиграть замечательные призы! Среди авторов анкет, пришедших в редакцию, мы в начале августа в прямом интернет-эфире (в рамках ежемесячной конференции главного редактора) разыграем автомобили. Лауреаты Гран-при «За рулем»-2006 в этом году сами стали призами: вас ждут «Форд-Фокус» и «Фольксваген-Пассат». Желаем успеха!

Осталось заполнить карточку анкеты и отправить ее в редакцию.

ВАЖНО НЕ ЗАБЫТЬ:
РЕДАКЦИЯ БУДЕТ УЧИТЫВАТЬ КАРТОЧКИ, ОТПРАВЛЕННЫЕ НЕ ПОЗДНЕЕ 15 ИЮЛЯ!



ВСЕ ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ РОССИЙСКОГО РЫНКА

МАЛЫЙ КЛАСС



101 BYD Flyer II
Передний привод, 40 л.с., 118 км/ч,
$5990–6990, ЗР, 2006, № 2



102 Chery QQ (Sweet)
Передний привод, 52–53 л.с., 130–140 км/ч,
$8100–10 380, ЗР, 2006, № 1



103 Chevrolet Spark
Передний привод, 52–66 л.с., 145–156 км/ч,
$8390–11 670, ЗР, 2006, № 1



104 Chevrolet Aveo
Передний привод, 72–94 л.с., 170–176 км/ч,
$10 130–15 430, ЗР, 2005, № 12



105 Citroen C2
Передний привод, 75–110 л.с., 168–195 км/ч,
€11 550–15 880 ($15 020–20 640), ЗР, 2004, № 3



106 Citroen C3
Передний привод, 61–110 л.с., 157–192 км/ч,
€10 500–16 830 ($13 650–21 880), ЗР, 2004, № 12



107 Daewoo Matiz Передний привод, 51–63 л.с., 135–152 км/ч, **244 100–268 500 руб.** ($9220–10 140), ЗР, 2006, № 1



108 FAW Jinn
Передний привод, 52 л.с., 130 км/ч,
$8490–10 490, ЗР, 2006, № 7



109 FIAT Panda Передний или полный привод, 60 л.с., 145–155 км/ч, **340 000–515 000 руб. ($12 840–19 450),** ЗР, 2007, № 3



110 Ford Fiesta
Передний привод, 70–100 л.с., 160–179 км/ч,
$11 890–14 690, ЗР, 2006, № 11



111 Hafei Brio
Передний привод, 46–65 л.с., 120–140 км/ч,
$7690–10 090, ЗР, 2006, № 7



112 Hafei Simbo
Передний привод, 85–101 л.с., 150–160 км/ч,
$10 190–16 490, ЗР, 2006, № 12



113 Honda Jazz
Передний привод, 78–83 л.с., 170 км/ч,
$15 900–17 900, ЗР, 2006, № 2



114 Hyundai Getz
Передний привод, 66–106 л.с., 154–180 км/ч,
$10 590–16 490, ЗР, 2006, № 3



115 KIA Picanto Передний привод,
62–65 л.с., 152 км/ч, **269 000–393 000 руб.**
($10 160–14 840), ЗР, 2005, № 1



116 Mercedes-Benz A-Klasse
Передний привод, 96–136 л.с., 175–198 км/ч,
€17 900–25 700 ($24 340–34 950), ЗР, 2005, № 3



117 Mini One/Cooper
Передний привод, 90–175 л.с., 170–222 км/ч,
€20 300–30 100 ($27 610–42 020), ЗР, 2006, № 9



118 Mitsubishi Colt
Передний привод, 95–109 л.с., 180–190 км/ч,
$15 790–17 850, ЗР, 2004, № 12



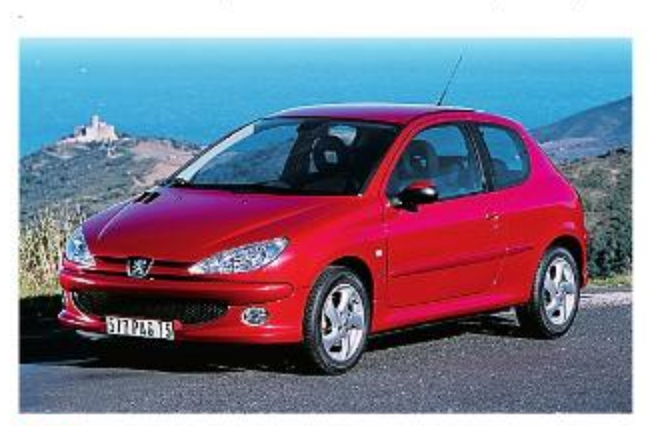
119 Nissan Micra
Передний привод, 80–88 л.с., 154–172 км/ч,
$14 700–20 590, ЗР, 2006, № 7



120 Opel Corsa
Передний привод, 60–90 л.с., 150–173 км/ч,
$11 990–17 890, ЗР, 2006, № 10



121 Peugeot 1007 Передний привод,
75–110 л.с., 165–190 км/ч, **476 000–630 000 руб.**
($17 980–23 790), ЗР, 2006, № 2



122 Peugeot 206
Передний привод, 75–110 л.с., 171–200 км/ч,
$12 270–20 130, ЗР, 2007, № 3



123 Skoda Fabia
Передний привод, 60–105 л.с., 155–190 км/ч,
ЗР, 2007, № 4



124 Suzuki Ignis Передний или
полный привод, 94–99 л.с., 160–165 км/ч,
$14 360–17 030, ЗР, 2004, № 11



125 Suzuki Swift
Передний привод, 93 л.с., 175 км/ч,
$14 950–17 200, ЗР, 2006, № 3



126 Toyota Yaris
Передний привод, 87 л.с., 170 км/ч,
$17 650–20 990, ЗР, 2006, № 12




127 Volkswagen Polo
Передний привод, 55–100 л.с., 152–188 км/ч,
$13 870–19 520, ЗР, 2006, № 5



128 «Лада-Калина» Передний привод, 80 л.с., 165 км/ч, **254 000–258 300 руб. ($9600–9750),** ЗР, 2007, № 2



129 «Ока» Передний привод, 32–53 л.с., 120–150 км/ч, **130 000–150 000 руб. ($4900–5700),** ЗР, 2007, № 4

КОМПАКТ-КЛАСС



201 Alfa-Romeo 147
Передний привод, 120–150 л.с., 195–208 км/ч, **€22 100–25 400 ($28 730–34 540)**



202 Audi A3 Передний или полный привод, 102–250 л.с., 183–250 км/ч, **$28 600–53 900,** ЗР, 2005, № 9



203 BMW Serie 1
Задний привод, 115–265 л.с., 200–250 км/ч, **€23 900–43 800 ($32 500–59 570),** ЗР, 2005, № 3



204 Chery Amulet
Передний привод, 94 л.с., 172 км/ч, **$9000–10 900,** ЗР, 2006, № 10



205 Chevrolet Lanos
Передний привод, 86 л.с., 172 км/ч, **$8990–10 130,** ЗР, 2006, № 10



206 Chevrolet Viva Передний привод, 125 л.с., 200 км/ч, **367 650–555 500 руб. ($13 880–20 980),** ЗР, 2007, № 1



207 Chevrolet Lacetti
Передний привод, 94–109 л.с., 175–187 км/ч, **$13 550–20 650,** ЗР, 2005, № 12



208 Chevrolet Rezzo
Передний привод, 90 л.с., 167 км/ч, **$17 190–17 990,** ЗР, 2007, № 2



209 Chrysler PT Cruiser
Передний привод, 116–143 л.с., 171–176 км/ч, **€17 800–24 700 ($23 140–32 110),** ЗР, 2006, № 5



210 Citroen Berlingo
Передний привод, 71–110 л.с., 142–172 км/ч, **€10 500–14 700 ($13 650–19 110),** ЗР, 2005, № 8



211 Citroen C4
Передний привод, 110–180 л.с., 194–227 км/ч,
€14 250–25 950 ($19 440–33 740), ЗР, 2005, № 10



212 Citroen Xsara Picasso
Передний привод, 95–137 л.с., 171–192 км/ч,
€14 900–21 770 ($19 370–28 300), ЗР, 2007, № 1



213 Daewoo Nexia Передний привод,
75–85 л.с., 175–185 км/ч, 268 700–314 110 руб.
($10 140–11 860), ЗР, 2005, № 12



214 FIAT Grande Punto Передний привод,
65–95 л.с., 155–177 км/ч, 420 000–625 000 руб.
($15 860–23 600), ЗР, 2006, № 12



215 FIAT Albea Передний привод,
77 л.с., 162 км/ч, 315 000–368 000 руб.
($11 900–13 900), ЗР, 2007, № 2



216 FIAT Doblo Передний привод,
77 л.с., 148 км/ч, **430 000–485 000 руб.**
($16 240–18 600), ЗР, 2007, № 2



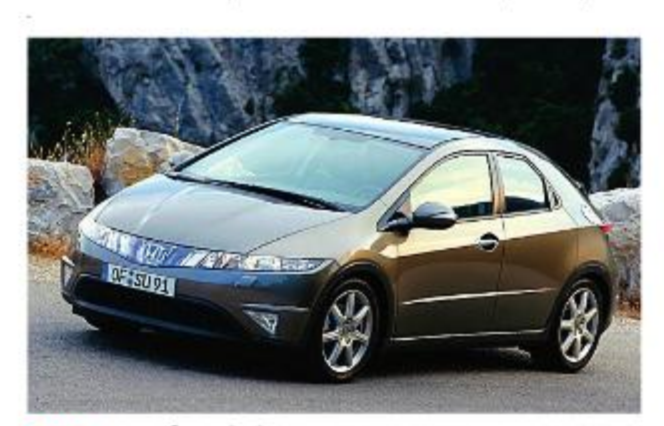
217 Ford Fusion
Передний привод, 80–100 л.с., 163–178 км/ч,
$14 040–17 290, ЗР, 2006, № 6



218 Ford Focus
Передний привод, 80–225 л.с., 167–241 км/ч,
$12 220–30 450, ЗР, 2007, № 1



219 Ford Focus C-max
Передний привод, 110–145 л.с., 185–203 км/ч,
$17 950–24 340, ЗР, 2006, № 9



220 Honda Civic
Передний привод, 140 л.с., 200–205 км/ч,
$20 200–27 300, ЗР, 2006, № 7



221 Honda FR-V
Передний привод, 155 л.с., 195 км/ч,
$28 900, ЗР, 2006, № 4



222 Hyundai Matrix
Передний привод, 103–123 л.с., 170–184 км/ч,
$16 190–19 490, ЗР, 2003, № 6



223 Hyundai Accent Передний привод,
90–102 л.с., 175–181 км/ч, **323 700–386 700 руб.**
($12 220–14 600), ЗР, 2007, № 3



224 Hyundai Verna
Передний привод, 97 л.с., 177 км/ч,
$14 290–17 790, ЗР, 2007, № 3



225 KIA Rio Передний привод,
97–112 л.с., 168–190 км/ч, **392 000–459 000 руб.**
($14 800–17 330), ЗР, 2005, № 12



226 KIA Cee'd
Передний привод, 109–143 л.с., 187–205 км/ч, ЗР, 2007, № 2



227 Mazda 3
Передний привод, 105–260 л.с., 185–250 км/ч, **$17 400–31 800,** ЗР, 2006, № 9



228 Mercedes-Benz B-Klasse
Передний привод, 116–136 л.с., 184–196 км/ч, **€24 000–30 200 ($31 200–39 260),** ЗР, 2005, № 11



229 Mitsubishi Lancer
Передний или полный привод, 82–280 л.с., 171– 250 км/ч, **$14 690–46 750,** ЗР, 2007, № 3



230 Nissan Almera Classic
Передний привод, 107 л.с., 177 км/ч, **$14 090–18 740,** ЗР, 2007, № 3



231 Nissan Note
Передний привод, 88–110 л.с., 165–183 км/ч, **$15 490–20 290,** ЗР, 2006, № 6



232 Nissan Qashqai Передний или полный привод, 115–141 л.с., 175–192 км/ч, **$21 900–34 300,** ЗР, 2007, № 4



233 Opel Astra
Передний привод, 105–200 л.с., 176–230 км/ч, **$16 940–26 490,** ЗР, 2007, № 4



234 Opel Meriva
Передний привод, 90–105 л.с., 170–175 км/ч, **$15 800–19 500,** ЗР, 2004, № 12



235 Peugeot Partner Передний привод, 75–108 л.с., 150–170 км/ч, **435 000–560 000 руб. ($16 420–21 150),** ЗР, 2005, № 9



236 Peugeot 207 Передний привод, 88–108 л.с., 180–193 км/ч, **410 000–557 000 руб. ($15 480–21 030),** ЗР, 2006, № 6



237 Peugeot 307 Передний привод, 88–177 л.с., 172–220 км/ч, **455 500–1 125 500 руб. ($17 200–42 480),** ЗР, 2006, № 8



238 Renault Clio
Передний привод, 75–110 л.с., 180–185 км/ч, **$15 750–19 550,** ЗР, 2006, № 12



239 Renault Symbol
Передний привод, 75–98 л.с., 170–186 км/ч, **$12 000–14 400,** ЗР, 2007, № 3



240 Renault Logan
Передний привод, 75–87 л.с., 162–175 км/ч, **$9500–12 700,** ЗР, 2006, № 8



241 Renault Megan
Передний привод, 98–115 л.с., 185–193 км/ч,
$16 700–27 900, ЗР, 2007, № 3



242 Renault Scenic
Передний привод, 115–136 л.с., 185–195 км/ч,
$21 550–26 950, ЗР, 2005, № 1



243 Renault Kangoo
Передний привод, 75 л.с., 153 км/ч,
$14 700–15 300, ЗР, 2005, № 8



244 Skoda Octavia Tour
Передний привод, 75–150 л.с., 169–213 км/ч,
$14 990–20 990, ЗР, 2005, № 12



245 Skoda Roomster
Передний привод, 69–105 л.с., 171–184 км/ч,
$14 990–20 990, ЗР, 2007, № 2



246 Suzuki Liana Передний или полный привод, 106 л.с., 165–175 км/ч,
$15 490–20 430, ЗР, 2005, № 11



247 Suzuki SX 4 Передний или полный привод, 108 л.с., 165–175 км/ч,
$22 300–23 400, ЗР, 2006, № 10



248 Toyota Auris
Передний привод, 97–124 л.с., 170–190 км/ч,
ЗР, 2007, № 3



249 Volkswagen Golf
Передний привод, 102–200 л.с., 181–235 км/ч,
$18 680–32 640, ЗР, 2006, № 7



250 Volkswagen Golf Plus
Передний привод, 102–150 л.с., 181–202 км/ч,
$20 680–31 520, ЗР, 2005, № 9



251 Volkswagen New Beetle
Передний привод, 115–150 л.с., 182–203 км/ч,
$23 000–38 000, ЗР, 1998, № 10



252 Volvo C30
Передний привод, 100–220 л.с., 185–240 км/ч,
$22 900–38 400, ЗР, 2007, № 2



253 Volvo S40/V50 Передний или полный привод, 125–220 л.с., 200–240 км/ч,
$23 900–41 600, ЗР, 2005, № 6



254 «Лада-2105–2107» (ВАЗ-2104–2107)
Задний привод, 70–75 л.с., 150–152 км/ч,
138 000–168 000 руб. ($5200–6300), ЗР, 2006, № 1




255 «Лада-Самара» (ВАЗ-2113–2115)
Передний привод, 76–80 л.с., 165 км/ч,
208 000–228 000 руб. ($7850–8610), ЗР, 2006, № 3





256 «Лада-110–112» (ВАЗ-2110–2112)
Передний привод, 81–89 л.с., 162–185 км/ч,
247 000–283 000 руб. ($9320–10 690), ЗР, 2006, № 6



257 «Лада-Приора»
Передний привод, 98 л.с., 185 км/ч,
ЗР, 2007, № 1

СРЕДНИЙ КЛАСС



301 Alfa-Romeo 159
Передний привод, 160–260 л.с., 212–240 км/ч,
€31 300–47 200 ($40 690–61 360), ЗР, 2007, № 3



302 Audi A4 Передний или полный привод, 102–420 л.с., 190–250 км/ч,
$32 820–123 300, ЗР, 2006, № 3



303 BMW Serie 3 Задний или полный привод, 129–258 л.с., 208–250 км/ч,
€27 900–46 700 ($36 200–60 700), ЗР, 2006, № 8



304 Cadillac BLS
Передний привод, 175–255 л.с., 210–250 км/ч,
$34 100–49 100, ЗР, 2006, № 5



305 Chery A21 Fora
Передний привод, 129 л.с., 185 км/ч,
$14 544, ЗР, 2007, № 4



306 Chrysler Sebring
Передний привод, 170–190 л.с.,
от €25 900 ($33 670), ЗР, 2007, № 1



307 Citroen C5
Передний привод, 117–210 л.с., 196–230 км/ч,
€19 990–35 200 ($25 990–45 760), ЗР, 2005, № 3



308 Dodge Caliber
Передний привод, 150–156 л.с., 184–186 км/ч,
€18 100–19 000 ($23 530–24 700), ЗР, 2006, № 9



309 Hafei Princip
Передний привод, 101 л.с., 180 км/ч,
$11 990–18 190, ЗР, 2007, № 1



310 Honda Accord
Передний привод, 155–190 л.с., 200–227 км/ч,
$28 400–37 400, ЗР, 2006, № 10



311 Hyundai Elantra
Передний привод, 122–143 л.с., 183–190 км/ч,
$17 790–24 890, ЗР, 2007, № 3



312 Iran Khodro Samand
Передний привод, 100–110 л.с., 185 км/ч,
$10 950–14 000, ЗР, 2007, № 3



313 Jaguar X-Type Передний или полный привод, 130–231 л.с., 198–235 км/ч,
$33 900–57 900, ЗР, 2006, № 7



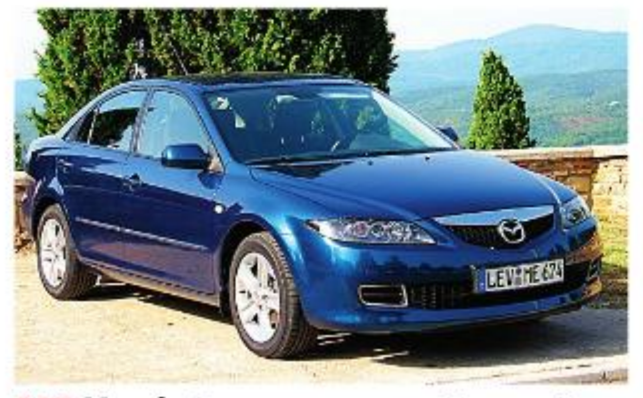
314 KIA Spectra Передний привод, 101 л.с., 170–180 км/ч, **347 000–420 000 руб.**
($13 100–15 900), ЗР, 2006, № 10



315 KIA Cerato Передний привод, 105–143 л.с., 186–208 км/ч, **469 000–699 000 руб.**
($17 700–26 400), ЗР, 2005, № 6



316 Lexus IS 250
Задний привод, 208 л.с., 220 км/ч,
$43 900–52 300, ЗР, 2006, № 2



317 Mazda 6 Передний или полный привод, 120–260 л.с., 197–240 км/ч,
$23 400–42 800, ЗР, 2007, № 3



318 Mercedes-Benz C-Klasse Задний привод, 143–272 л.с., 215–250 км/ч, **€33 400–77 000 ($43 420–100 100),** ЗР, 2007, № 3



319 Nissan Primera
Передний привод, 109–140 л.с., 185–205 км/ч,
$22 400–32 300, ЗР, 2004, № 12

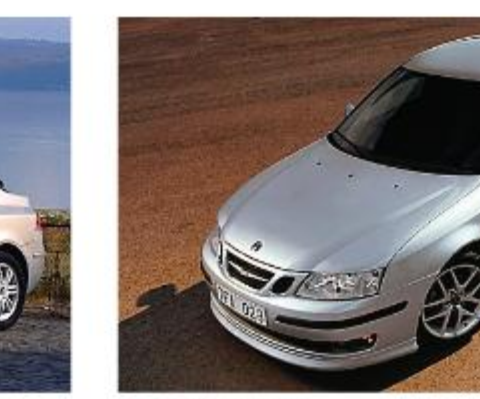
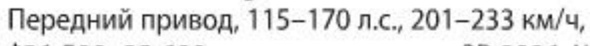


320 Opel Vectra
Передний привод, 100–230 л.с., 194–250 км/ч,
$21 790–38 890, ЗР, 2006, № 2




321 Opel Signum
Передний привод, 105–280 л.с., 194–250 км/ч,
$22 900–37 690, ЗР, 2004, № 1

322 Peugeot 407 Передний привод, 123–211 л.с., 207–235 км/ч, **635 500–1 125 500 руб. ($24 000–42 500),** ЗР, 2005, № 7

323 Renault Laguna
Передний привод, 115–170 л.с., 201–233 км/ч,
$21 500–32 600, ЗР, 2006, № 7




324 SAAB 9-3
Передний привод, 122–250 л.с., 200–250 км/ч,
$24 750–42 410, ЗР, 2005, № 9

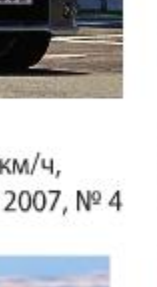


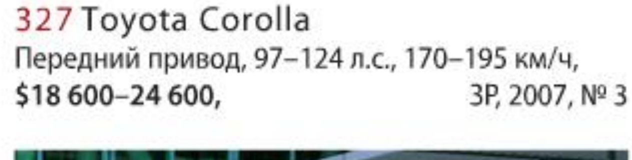
325 Skoda Octavia Передний или полный привод, 75–200 л.с., 170–240 км/ч,
$20 490–34 790, ЗР, 2006, № 8





326 Subaru Impreza
Полный привод, 105–280 л.с., 169–255 км/ч,
$21 120–51 480, ЗР, 2007, № 4





327 Toyota Corolla
Передний привод, 97–124 л.с., 170–195 км/ч,
$18 600–24 600, ЗР, 2007, № 3



328 Toyota Avensis
Передний привод, 129–163 л.с., 195–220 км/ч,
$24 400–36 600, ЗР, 2006, № 10

329 Volkswagen Jetta
Передний привод, 102–200 л.с., 186–235 км/ч,
$23 300–32 910, ЗР, 2006, № 2



330 Volvo S60/V70 Передний или полный привод, 140–300 л.с., 210–250 км/ч,
$29 900–59 900, ЗР, 2004, № 9

БИЗНЕС-КЛАСС



401 Audi A6 Передний или полный привод, 170–435 л.с., 221–250 км/ч,
$52 430–141 850, ЗР, 2006, № 6



402 BMW Serie 5 Задний или полный привод, 218–507 л.с., 245–250 км/ч, **€39 900–120 900 ($51 870–157 170),** ЗР, 2006, № 1



403 Cadillac CTS
Передний привод, 210–255 л.с., 225–250 км/ч,
$46 950–57 750, ЗР, 2003, № 10



404 Chery B11
Передний привод, 125–130 л.с., 195–210 км/ч,
$20 560–22 540, ЗР, 2006, № 8



405 Chevrolet Epica
Передний привод, 142–157 л.с., 175–204 км/ч,
$22 900–30 040, ЗР, 2007, № 4



406 Chrysler 300C Задний или полный привод, 193–431 л.с., 209–270 км/ч, **€41 900–73 600 ($54 500–95 700),** ЗР, 2005, № 7



407 Citroen C6
Передний привод, 211 л.с., 205 км/ч,
$49 900–57 000, ЗР, 2006, № 11



408 FIAT Croma Передний привод, 140–147 л.с., 205–206 км/ч, **840 000–1 120 000 руб. ($31 720–42 300),** ЗР, 2006, № 3



409 Ford Mondeo Передний привод, 125–220 л.с., 190–250 км/ч, **$21 700–36 150,** ЗР, 2005, № 11



410 Ford S-max Передний привод, 125–220 л.с., 187–230 км/ч, **$24 900–28 960,** ЗР, 2007, № 1



411 Honda Legend Полный привод, 297 л.с., 250 км/ч, **$69 000,** ЗР, 2006, № 11



412 Hyundai Sonata Передний привод, 131–172 л.с., 190–216 км/ч, **521 700–719 700 руб. ($19 700–27 180),** ЗР, 2006, № 12



413 Hyundai NF Передний привод, 161–235 л.с., 212–230 км/ч, **$28 990–39 490,** ЗР, 2007, № 4



414 Hyundai Grandeur Передний привод, 235 л.с., 237 км/ч, **$45 290,** ЗР, 2006, № 7



415 Infiniti M Задний или полный привод, 280–339 л.с., 206–238 км/ч, **$64 900–79 900,** ЗР, 2006, № 12



416 Jaguar S-Type Задний привод, 238–395 л.с., 235–250 км/ч, **$55 900–112 900,** ЗР, 2004, № 3



417 KIA Magentis Передний привод, 145–188 л.с., 208–220 л.с., **$23 990–26 990,** ЗР, 2007, № 4



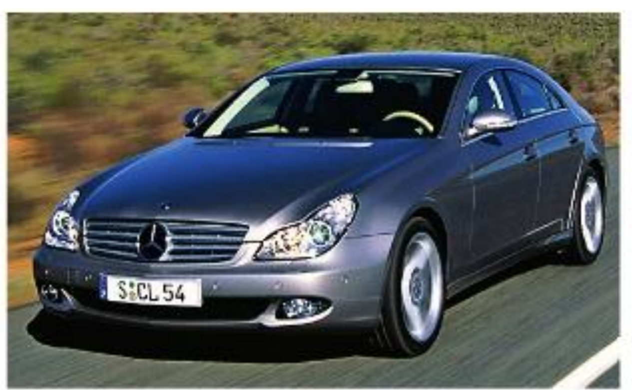
418 KIA Opirus Передний привод, 198 л.с., 220 км/ч, **$29 990–36 890,** ЗР, 2005, № 2



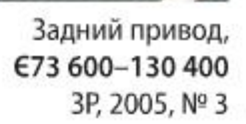
419 Lexus GS Задний привод, 241–340 л.с., 240–250 км/ч, **$64 900–81 900,** ЗР, 2006, № 7



420 Mercedes-Benz E-Klasse Задний или полный привод, 184–514 л.с., 236–250 км/ч, **€43 800–123 700 ($56 940–160 800),** ЗР, 2006, № 7



421 Mercedes-Benz CLS Задний привод, 272–514 л.с., 250 км/ч, **€73 600–130 400 ($95 680–169 500),** ЗР, 2005, № 3





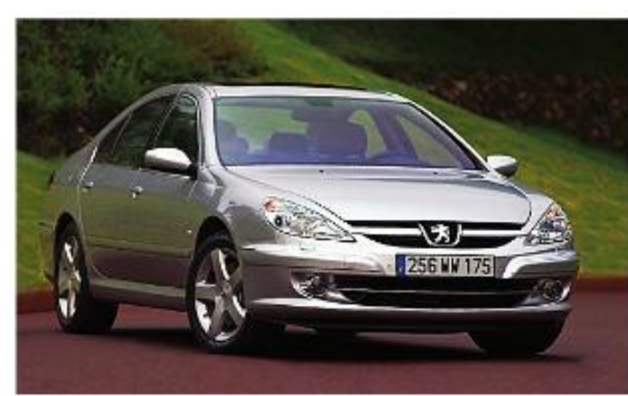
422 Mercedes-Benz R-Klasse Полный привод, 272–510 л.с., 230–250 км/ч, **€63 500–128 300 ($82 550–166 800),** ЗР, 2006, № 6



423 Mitsubishi Galant
Передний привод, 158 л.с., 200 км/ч,
$29 900–33 700, ЗР, 2006, № 11



424 Nissan Teana
Передний привод, 136–245 л.с., 196–210 км/ч,
$30 990–37 900, ЗР, 2006, № 10



425 Peugeot 607 Передний привод,
163 л.с., 220 км/ч, **1 090 000–1 500 000 руб.**
($41 160–56 650), ЗР, 2001, № 4



426 Renault VelSatis
Передний привод, 170–245 л.с., 205–235 км/ч,
$44 200–62 800, ЗР, 2004, № 1



427 SAAB 9-5
Передний привод, 150–260 л.с., 215–250 км/ч,
$32 310–48 600, ЗР, 2005, № 12



428 Skoda Superb
Передний привод, 150–191 л.с., 212–237 км/ч,
$27 190–46 890, ЗР, 2007, № 3



429 Subaru Legacy
Полный привод, 165–245 л.с., 193–243 км/ч,
$35 900–55 960, ЗР, 2006, № 3



430 Toyota Camry
Передний привод, 167–277 л.с., 205–230 км/ч,
$32 900–45 600, ЗР, 2006, № 10



431 Volkswagen Passat Передний или
полный привод, 102–250 л.с., 190–246 км/ч,
$25 300–51 322, ЗР, 2006, № 4



432 Volvo S80 Передний или
полный привод, 200–315 л.с., 210–250 км/ч,
$45 900–74 900, ЗР, 2006, № 7



433 «Волга» ГАЗ-3102–31105 Задний
привод, 130–137 л.с., 173–178 км/ч, **232 800–**
275 500 руб. ($8800–10 400), ЗР, 2006, № 10

ЛЮКС-КЛАСС



501 Audi A8 Передний или
полный привод, 260–450 л.с., 250 км/ч,
$99 620–188 480, ЗР, 2006, № 3



502 Bentley Arnage Задний привод,
405–457 л.с., 249–273 км/ч, **€350 000–420 000**
($455 000–546 000), ЗР, 2005, № 1



503 Bentley Continental Flying Spur
Полный привод, 560 л.с., 312 км/ч,
€229 000 ($297 700), ЗР, 2005, № 3



504 BMW Serie 7 Задний привод,
258–445 л.с., 250 км/ч, **€75 900–147 900**
($98 670–192 000), ЗР, 2005, № 12



505 Cadillac STS Задний или полный
привод, 255–320 л.с., 210–250 км/ч,
$66 490–82 300



506 Daimler Super 8
Задний привод, 400 л.с., 250 км/ч,
$153 900, ЗР, 2007, № 1



507 Jaguar XJ
Задний привод, 238–298 л.с., 233–250 км/ч,
$86 900–132 900, ЗР, 2005, № 8



508 Lexus LS
Задний привод, 380 л.с., 250 км/ч,
$112 700–130 700, ЗР, 2007, № 2



509 Maybach 57/62 Задний привод,
550–612 л.с., 250 км/ч, **€495 000–665 000**
($643 500–864 500), ЗР, 2002, № 8



510 Maserati Quattroporte Задний
привод, 400 л.с., 275 км/ч, **€149 300–166 300**
($194 090–216 190), ЗР, 2005, № 7



511 Mercedes-Benz S-Klasse Задний или
полный привод, 272–612 л.с., 250 км/ч, **€82 000–**
246 000 ($106 600–319 800), ЗР, 2005, № 12



512 Rolls-Royce Phantom
Задний привод, 460 л.с., 240 км/ч,
$495 000–645 000, ЗР, 2004, № 8





513 Volkswagen Phaeton
Полный привод, 241–450 л.с., 240–250 км/ч,
$70 040–133 750, ЗР, 2004, № 5

ВСЕДОРОЖНИКИ



601 Audi A6 Allroad Quattro
179–349 л.с., 215–250 км/ч,
$77 400–103 560, ЗР, 2006, № 9





602 Audi Q7
232–349 л.с., 210–244 км/ч,
$81 000–114 020, ЗР, 2006, № 6



603 BMW X3
150–231 л.с., 198–210 км/ч, €40 300–47 800 ($52 400–62 150), ЗР, 2005, № 2



604 BMW X5
272–355 л.с., 210–240 км/ч, €99 100–109 700 ($128 800–142 600), ЗР, 2007, № 2



605 Cadillac SRX
320 л.с., 180 км/ч, $77 900, ЗР, 2006, № 9



606 Chery Tiggo
129 л.с., 175 км/ч, 515 000–554 400 руб. ($19 450–20 950), ЗР, 2007, № 1



607 Chevrolet Niva
80–125 л.с., 140 км/ч, 333 000–538 000 руб. ($12 600–20 300), ЗР, 2007, № 3



608 Chevrolet Captiva
133–225 л.с., 178–204 км/ч, $29 990–39 960, ЗР, 2006, № 9



609 Chevrolet TrailBlazer
273 л.с., 192 км/ч, $40 750–49 380, ЗР, 2006, № 11



610 Chevrolet Tahoe
298 л.с., 170 км/ч, $58 220–62 100, ЗР, 2006, № 11



611 Derways 313120 Shuttle
126 л.с., 150 км/ч, $22 900, ЗР, 2006, № 2



612 Derways 313130 Land Crown
160 л.с., 150 км/ч, $32 100



613 Derways 313140/313170 Saladin
150 л.с., 155 км/ч, $32 600



614 Derways 313150 Aurora
126 л.с., 160 км/ч, $24 700



615 Ford Maverick
150–203 л.с., 171–188 км/ч, $29 900–35 900, ЗР, 2004, № 10



616 Ford Explorer
210–240 л.с., 160–163 км/ч, $44 520–51 720, ЗР, 2005, № 7



617 Ford Expedition
260 л.с., 170 км/ч, $61 440



618 Great Wall Hover
105 л.с., 140 км/ч,
$22 450–23 950, ЗР, 2005, № 12



619 Great Wall SUV
130 л.с., 170 км/ч,
$17 950, ЗР, 2005, № 12



620 Honda CR-V
150 л.с., 171–179 км/ч,
$32 400–36 900, ЗР, 2007, № 2



621 Honda HR-V
125 л.с., 150–170 км/ч,
$24 900–25 900



622 Hummer H2
320 л.с., 160 км/ч,
$90 020–93 400, ЗР, 2005, № 1



623 Hummer H3
223 л.с., 170 км/ч,
$49 900–65 500, ЗР, 2006, № 11



624 Hyundai Tucson
142–175 л.с., 174–180 км/ч,
$27 990–34 290, ЗР, 2007, № 1



625 Hyundai Santa Fe
189 л.с., 179–190 км/ч,
$36 990–48 990, ЗР, 2006, № 5



626 Infiniti FX
280–328 л.с., 212–228 км/ч,
$69 900–82 900, ЗР, 2006, № 12



627 Jeep Compass
103–125 л.с., 183–189 км/ч, **€25 800–30 400**
($33 540–39 520), ЗР, 2007, № 2



628 Jeep Wrangler
177–199 л.с., 161–174 км/ч,
€31 200–38 100 ($40 560–49 530)



629 Jeep Cherokee
163–204 л.с., 174–180 км/ч, **€32 300–36 300**
($42 000–47 200), ЗР, 2002, № 4



630 Jeep Grand Cherokee
204–326 л.с., 196–208 км/ч, **€39 500–67 000**
($51 350–87 100), ЗР, 2005, № 6



631 Jeep Commander
217–326 л.с., 190–208 км/ч, **€46 700–64 300**
($60 700–83 600), ЗР, 2006, № 7



632 KIA Sportage
112–175 л.с., 162–180 км/ч, **669 000–959 000 руб.**
($25 260–36 220), ЗР, 2007, № 2



633 KIA Sorento
140–197 л.с., 168–180 км/ч, 899 000–1 133 000 руб. ($33 950–42 800), ЗР, 2003, № 4



634 Land Rover Freelander
160–233 л.с., 181–200 км/ч



635 Land Rover Defender
122 л.с., 135 км/ч,
$31 900–39 570, ЗР, 1998, № 12



636 Land Rover Discovery
190–295 л.с., 180–195 км/ч,
$53 900–71 900, ЗР, 2005, № 3



637 Range Rover
306–396 л.с., 200–210 км/ч,
$116 400–127 900, ЗР, 2006, № 10



638 Range Rover Sport
299–390 л.с., 209–225 км/ч,
$83 700–101 700, ЗР, 2005, № 5



639 Lexus RX 350/RX 400 h
204–210 л.с.(+173 кВт), 200–207 км/ч,
$64 700–79 250, ЗР, 2006, № 9



640 Lexus LX470
231 л.с., 180 км/ч,
$99 400, ЗР, 2003, № 2



641 Mercedes-Benz M-Klasse
272–510 л.с., 225–250 км/ч, €61 800–125 000 ($80 350–162 500), ЗР, 2005, № 2



642 Mercedes-Benz G-Klasse
296–476 л.с., 190–210 км/ч,
€100 300–139 800 ($130 400–181 750)



643 Mercedes-Benz GL-Klasse
340–388 л.с., 235–240 км/ч, €92 400–105 900 ($120 120–137 670), ЗР, 2007, № 1



644 Mitsubishi Pajero Sport
100–170 л.с., 145–175 км/ч,
$29 350–35 290, ЗР, 2006, № 2



645 Mitsubishi Pajero
165–250 л.с., 170–200 км/ч,
$42 250–60 990, ЗР, 2006, № 11



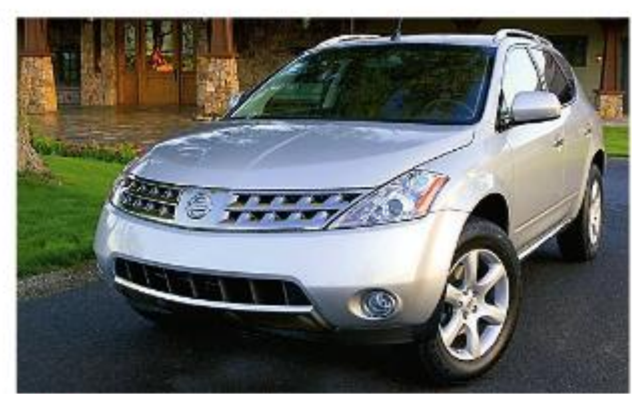
646 Mitsubishi Outlander
136–202 л.с., 192–220 км/ч,
$27 390–38 090, ЗР, 2005, № 11



647 Mitsubishi Outlander XL
220 л.с., 200 км/ч,
$39 490–44 990, ЗР, 2006, № 12



648 Nissan X-Trail
136–165 л.с., 163–190 км/ч,
$29 990–36 050, ЗР, 2004, № 11



649 Nissan Murano
234 л.с., 200 км/ч,
$57 450, ЗР, 2007, № 3



650 Nissan Pathfinder
174–269 л.с., 174–190 км/ч,
$45 800–52 790, ЗР, 2005, № 1



651 Nissan Patrol
160–245 л.с., 160–190 км/ч,
$52 690–65 690, ЗР, 2005, № 4



652 Porsche Cayenne
250–521 л.с., 214–270 км/ч, **€57 850–122 850**
($75 200–159 850), ЗР, 2007, № 3



653 Ssang Yong Rexton
150–220 л.с., 161–182 км/ч, **840 000–**
1 150 000 руб. ($31 700–43 400), ЗР, 2006, № 11



654 Ssang Yong Kyron
141 л.с. 166–167 км/ч, **836 500–985 000 руб.**
($31 600–37 200), ЗР, 2006, № 6



655 Ssang Yong Actyon
141–150 л.с., 162–164 км/ч,
796 000–917 000 руб. ($30 000–34 600)



656 Subaru Outback
165–245 л.с., 198–224 км/ч,
$38 840–56 500, ЗР, 2005, № 9



657 Subaru Forester
158–230 л.с., 190–216 км/ч,
$32 740–44 790, ЗР, 2005, № 9



658 Subaru B9 Tribeca
245 л.с., 195 км/ч,
$59 840–63 180, ЗР, 2007, № 3



659 Suzuki Jimny
86 л.с., 135–140 км/ч,
$17 990–19 590, ЗР, 2003, № 2



660 Suzuki Grand Vitara
106–140 л.с., 160–175 км/ч,
$25 900–36 000, ЗР, 2006, № 5



661 Suzuki Grand Vitara XL7
184 л.с., 170–175 км/ч,
$33 600–37 900, ЗР, 2005, № 7




662 Toyota RAV4
152 л.с., 185 км/ч,
$34 250–39 250, ЗР, 2007, № 1


663 **Toyota Land Cruiser 100**
204–238 л.с., 170–180 км/ч,
$52 400–74 400, ЗР, 2003, № 2


664 **Toyota Land Cruiser Prado**
249 л.с., 180 км/ч,
$55 200–61 900, ЗР, 2003, № 7


665 **Volkswagen Touareg**
247–450 л.с., 179–250 км/ч,
$56 660–154 460, ЗР, 2007, № 3


666 **Volvo XC70**
210 л.с., 210 км/ч,
$43 900, ЗР, 2006, № 9


667 **Volvo XC90**
210–315 л.с., 210–250 км/ч,
$57 900–79 900, ЗР, 2004, № 12


668 **ZX Auto Admiral SUV**
103 л.с., 140 км/ч,
$21 500, ЗР, 2005, № 12


669 **ZX Auto Landmark**
128 л.с., 160 км/ч,
$22 000, ЗР, 2007, № 2

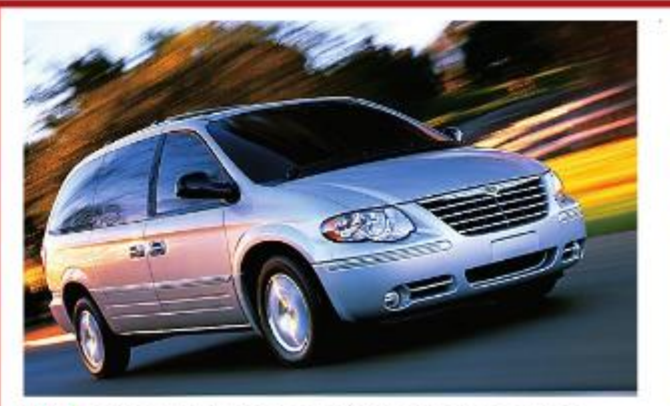

670 **«Лада-Нива» ВАЗ-21214–2131**
80 л.с., 137–142 км/ч, **246 900–266 900 руб.**
($9320–10 080), ЗР, 2004, № 6


671 **UAZ Hunter**
84–128 л.с., 120–130 км/ч, **287 900–319 900 руб.**
($10 870–12 080), ЗР, 2006, № 11



672 **UAZ Patriot**
128 л.с., 150 км/ч, **425 000–490 000 руб.**
($16 050–18 500), ЗР, 2007, № 4

МИНИ-ВЭНЫ


701 **Chrysler Voyager/Grand Voyager**
Передний привод, 145–174 л.с., 179–183 км/ч,
€28 600–40 700 ($37 200–52 900), ЗР, 2003, № 6


702 **Citroen C4 Picasso**
Передний привод, 125–140 л.с., 185–205 км/ч,
ЗР, 2006, № 12

703 Citroen C8
Передний привод, 138 л.с., 178 км/ч,
€27 900 ($36 270), ЗР, 2004, № 4



704 DFM
Задний привод, 110 л.с.,
$17 750, ЗР, 2007, № 4



705 Ford Galaxy
Передний привод, 100–145 л.с., 171–194 км/ч,
$25 900–28 050, ЗР, 2006, № 6



706 Ford Tourneo Connect
Передний привод, 115 л.с., 170 км/ч,
$18 900–19 650, ЗР, 2005, № 8



707 Honda Stream
Передний привод, 125–156 л.с., 190–200 км/ч,
$23 900–28 900, ЗР, 2002, № 9



708 Hyundai Trajet
Передний привод, 140 л.с., 172–179 км/ч,
$24 390–25 690, ЗР, 2005, № 2



709 KIA Carnival
Передний привод, 185–189 л.с., 180 км/ч,
$36 390–38 390



710 Mazda 5
Передний привод, 115–145 л.с., 182–196 км/ч,
$22 400–29 200, ЗР, 2007, № 3



711 Mitsubishi Grandis
Передний привод, 165 л.с., 190–200 км/ч,
$31 100–35 250, ЗР, 2007, № 1



712 Opel Zafira
Передний привод, 105–200 л.с., 175–220 км/ч,
$21 190–30 490, ЗР, 2006, № 4



713 Peugeot 807 Передний привод,
143 л.с., 188 км/ч, **980 000–1 050 000 руб.**
($37 000–39 650), ЗР, 2005, № 10



714 Renault Grand Scenic
Передний привод, 115–136 л.с., 185–195 км/ч,
$24 700–30 700, ЗР, 2006, № 4



715 Renault Espace/Grand Espace
Передний привод, 170–245 л.с., 205–225 км/ч,
$39 900–56 800, ЗР, 2006, № 3



716 Ssang Yong Rodius Задний или полный
привод, 165–220 л.с., 169–191 км/ч, **1 065 000–**
1 232 000 руб. ($40 200–46 550), ЗР, 2006, № 2



717 Toyota Corolla Verso
Передний привод, 129 л.с., 195 км/ч,
$27 300–30 100, ЗР, 2006, № 4





718 Volkswagen Touran
Передний привод, 102–170 л.с., 179–212 км/ч,
$23 740–33 480, ЗР, 2007, № 3



719 Volkswagen Sharan Передний или
полный привод, 115–204 л.с., 177–199 км/ч,
$32 650–47 860



720 Volkswagen Caddy
Передний привод, 75–104 л.с., 142–166 км/ч,
от $20 800, ЗР, 2004, № 7

КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ



801 Alfa-Romeo GT
Передний привод, 140–240 л.с., 200–243 км/ч,
€27 200–41 300 ($35 350–53 700)



802 Audi TT/TT Roadster Передний или
полный привод, 200–250 л.с., 230–250 км/ч,
$57 560–75 400, ЗР, 2007, № 3



803 Audi A4 Cabrio Передний или
полный привод, 163–420 л.с., 226–250 км/ч,
$64 320–136 490



804 Audi R8
Полный привод, 420 л.с., 250 км/ч,
$170 260–181 940, ЗР, 2007, № 2



805 Bentley Continental GT Полный
привод, 560 л.с., 318 км/ч, **€229 000–255 000**
($297 700–331 500), ЗР, 2004, № 5



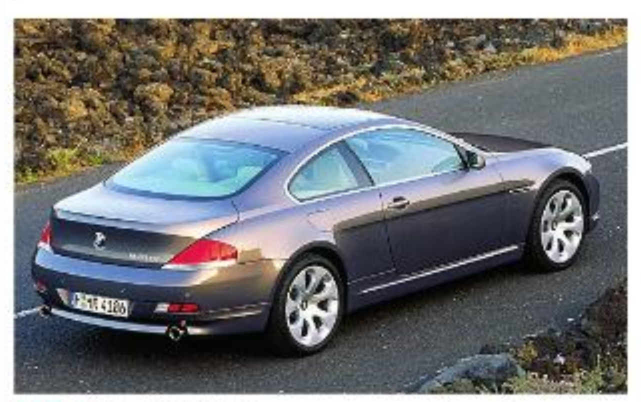
806 Bentley Azure
Задний привод, 457 л.с., 270 км/ч,
€475 000 ($617 500)



807 BMW Serie 3 Coupe/Cabrio Задний
привод, 218–306 л.с., 247–250 км/ч, **€45 900–**
64 300 ($59 650–83 600), ЗР, 2006, № 10




808 BMW Z4 Задний привод,
265–343 л.с., 250 км/ч, **€42 500–80 100**
($55 250–104 150), ЗР, 2006, № 10



809 BMW Serie 6 Задний привод,
258–507 л.с., 250 км/ч, **€76 000–171 000**
($98 800–222 300), ЗР, 2006, № 9



810 Chrysler PT Cruiser Cabrio
Передний привод, 143 л.с., 176 км/ч,
€27 500 ($35 750)



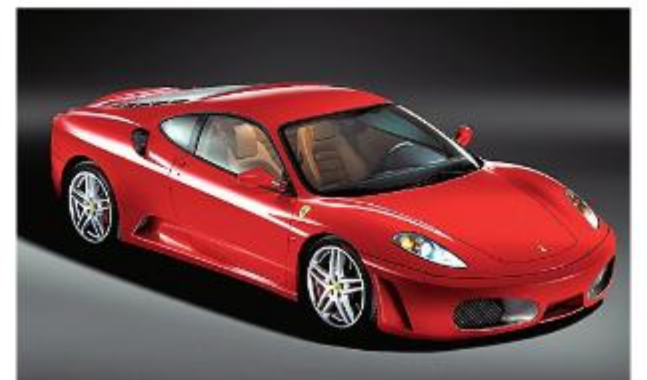
811 Chrysler Crossfire Задний привод,
215 л.с., 250 км/ч, **€50 400–54 400**
($65 500–70 700), ЗР, 2004, № 1



812 Citroen C3 Pluriel Передний привод, 75–110 л.с., 160–185 км/ч, €15 750–19 260 ($20 500–25 000), ЗР, 2005, № 6



813 Dodge Viper Задний привод, 506 л.с., 306 км/ч, €129 000 ($167 700), ЗР, 2005, № 9



814 Ferrari F430 Задний привод, 490 л.с., 315 км/ч, €220 000–245 000 ($286 000–318 500), ЗР, 2004, № 10



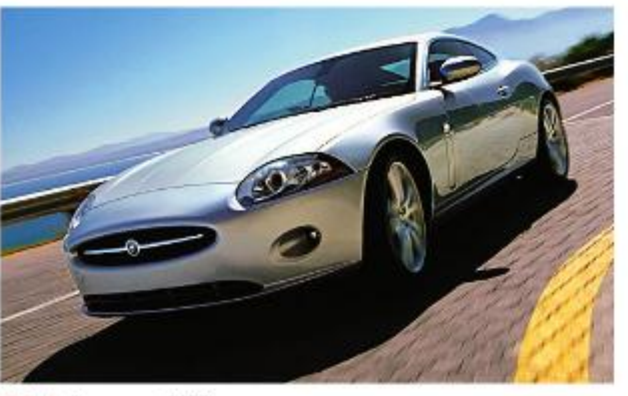
815 Ferrari 599 GTB Fiorano Задний привод, 620 л.с., 320 км/ч, €305 000 ($396 500)



816 Ferrari 612 Scaglietti Задний привод, 540 л.с., 320 км/ч, €307 000 ($399 100), ЗР, 2004, № 7



817 Hyundai Coupe Передний привод, 143–167 л.с., 206–220 км/ч, $28 990–33 690



818 Jaguar XK Задний привод, 298 л.с., 250 км/ч, $132 500–162 500



819 Lamborghini Gallardo Полный привод, 500 л.с., 309 км/ч, €215 000–255 000 ($279 500–331 500), ЗР, 2004, № 2



820 Lamborghini Murcielago Задний привод, 580 л.с., 320–330 км/ч, €351 000 ($456 300)



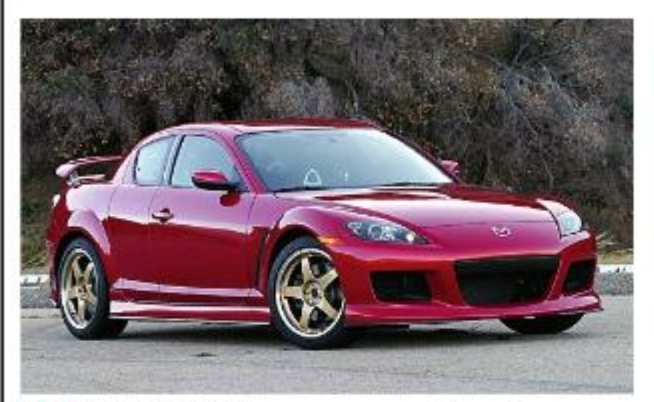
821 Lexus SC 430 Задний привод, 276 л.с., 250 км/ч, $104 900, ЗР, 2002, № 7



822 Lotus Elise/Exige Задний привод, 158–192 л.с., 211–237 км/ч, €51 000–57 000 ($66 300–74 100), ЗР, 2005, № 4



823 Mazda MX5 Задний привод, 126–160 л.с., 200–215 км/ч, ЗР, 2006, № 11



824 Mazda RX8 Задний привод, 192–231 л.с., 233–235 км/ч, $45 400–50 400, ЗР, 2005, № 8



825 Mercedes-Benz C Sportcoupe Задний привод, 143–272 л.с., 220–250 км/ч, €30 100–39 700 ($39 130–51 610)



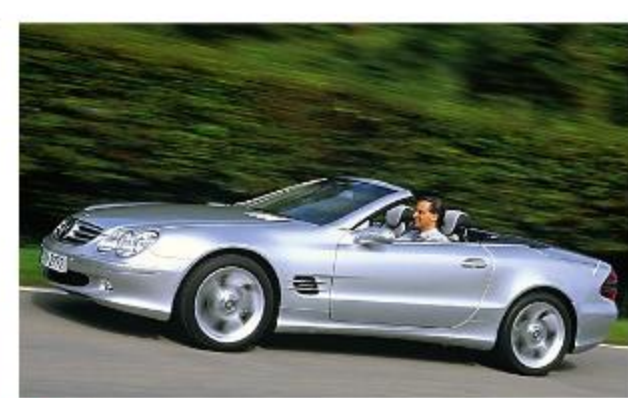
826 Mercedes-Benz CLK Задний привод, 163–481 л.с., 228–250 км/ч, €46 300–107 300 ($60 190–139 490), ЗР, 2003, № 7



827 Mercedes-Benz SLK Задний привод, 163–360 л.с., 216–250 км/ч, **€44 200–83 400 ($57 460–108 420),** ЗР, 2004, № 3



828 Mercedes-Benz CL Задний привод, 388–517 л.с., 250 км/ч, **€131 000–175 000 ($170 300–227 500),** ЗР, 2006, № 9



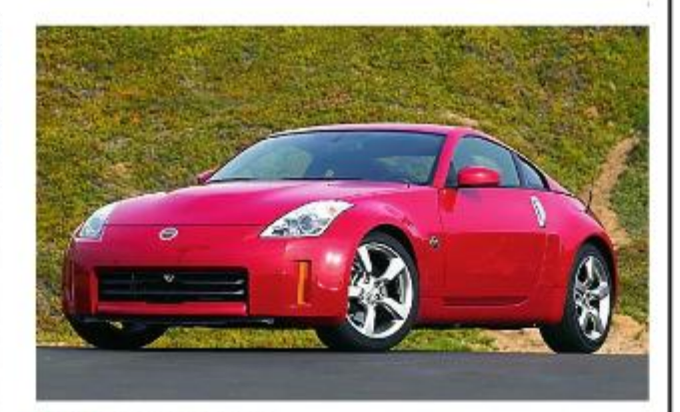
829 Mercedes-Benz SL Задний привод, 350–612 л.с., 250 км/ч, **€102 000–262 000 ($132 600–340 600),** ЗР, 2006, № 11



830 Mercedes-Benz SLR McLaren Задний привод, 626 л.с., 334 км/ч, **€635 000 ($825 500),** ЗР, 2005, № 12



831 Mini One/Cooper Cabrio Передний привод, 90–170 л.с., 175–215 км/ч, **€25 000–34 300 ($32 500–44 590),** ЗР, 2005, № 7



832 Nissan 350Z Задний привод, 300 л.с., 250 км/ч, **$65 140,** ЗР, 2006, № 12




833 Peugeot 206 CC Передний привод, 110 л.с., 178–185 км/ч, **653 500–689 000 руб. ($24 680–26 020),** ЗР, 2005, № 3



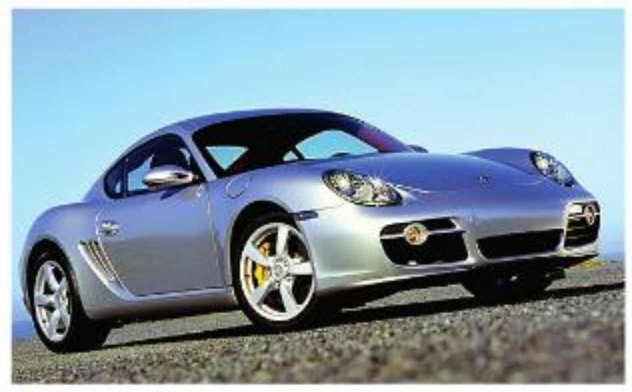
834 Peugeot 307 CC Передний привод, 143–177 л.с., 207–225 км/ч, **992 500–1 125 000 руб. ($37 500–42 500),** ЗР, 2005, № 7



835 Peugeot 407 Coupe Передний привод, 211 л.с., 243 км/ч, **992 500–1 125 000 руб. ($51 150–52 850),** ЗР, 2005, № 11



836 Porsche Boxster/Boxster S Задний привод, 245–295 л.с., 258–272 км/ч, **€57 050–69 100 ($74 150– 89 800),** ЗР, 2005, № 8



837 Porsche Cayman/Cayman S Задний привод, 245–295 л.с., 258–275 км/ч, **€62 000–76 100 ($80 600–98 900),** ЗР, 2006, № 10



838 Porsche 911 Задний или полный привод, 325–415 л.с., 285–310 км/ч, **€100 600–172 600 ($130 800–224 400),** ЗР, 2004, № 7



839 SAAB 9-3 Convertible Передний привод, 210–250 л.с., 230–245 км/ч, **$43 110–51 210,** ЗР, 2004, № 10



840 Volkswagen New Beetle Cabrio Передний привод, 115–150 л.с., 182–203 км/ч, **$27 800–34 500,** ЗР, 2005, № 7



841 Volkswagen Eos Передний привод, 115–250 л.с., 192–247 км/ч, **$34 880–51 150,** ЗР, 2006, № 7

МАЛЫЙ КЛАСС

В этом классе в 2006-м сменился лидер. Покупателей нашли более 60 тысяч «калин»: тольяттинская машина и стала первым номинантом. Вторым редколлегия «За рулем» выдвинула «Опель-Корса». Модель, стартовавшую в конце 2006-го, отличают современные технические решения, выразительный дизайн, богатая комплектация – все это за относительно небольшие деньги.



128 **«Лада-Калина»**



120 **«Опель-Корса»**

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

КОМПАКТ-КЛАСС

В самом популярном в России классе лидер – семейство «Лада-Самара». Тираж 2006-го – более 225 тысяч экземпляров. Глядя в будущее, вторым номинантом мы называем «Ниссан-Кэшкай». В духе времени модель находится на стыке классов: благодаря большому дорожному просвету и версиям с полным приводом могла бы попасть и в категорию вседорожников. «Кэшкай» подкупает неординарными техническими и стилистическими решениями.



255 **«Лада-Самара»**



232 **«Ниссан-Кэшкай»**

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

СРЕДНИЙ КЛАСС

В лидеры среднего класса вышла российская – производства Ижевского завода – иномарка «КИА-Спектра» (продано более 25 тыс. машин). Второй номинант – «Тойота-Королла» очередного, десятого поколения. Запись на автомобиль шла уже за несколько месяцев до его официальной презентации. Машина изрядно подросла и стала комфортней, сохранив лучшие качества предшественницы.



314 «КИА-Спектра»



327 «Тойота-Королла»

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

БИЗНЕС-КЛАСС

Лидер – по-прежнему «Волга». Продажи хотя и снизились, но незначительно и составили более 51,5 тыс. машин. В противовес популярной, но, несмотря на все модернизации, архаичной модели мы выдвинули в номинанты Гран-при «Хонду-Ледженд» – современный, высокотехнологичный автомобиль, отлично зарекомендовавший себя в наших тестах.



433 «Волга» ГАЗ-31105

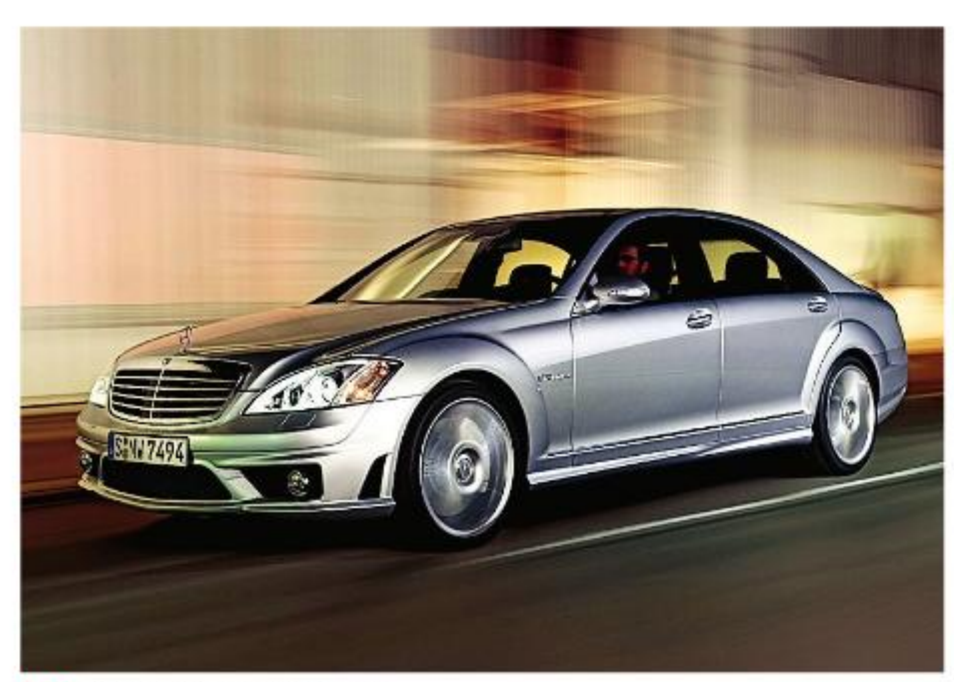


411 «Хонда-Ледженд»

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

ЛЮКС-КЛАСС

В прошлом году в России продано 2447 седанов «Мерседес-Бенц S». Эта модель заметно опередила конкурентов в своем классе. «За рулем» же номинирует новый «Лексус-LS». Соперника немецкой марки, пока еще новичка в классе люкс, характеризуют богатый набор оборудования, высочайшее качество и относительно демократичная цена.



511 «Мерседес-Бенц S»



508 «Лексус-LS»

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

ВСЕДОРОЖНИКИ

В особенно популярном классе лидирует «Шевроле-Нива». Продажи по сравнению с прошлым годом снизились, но по-прежнему внушительны – более 40 тысяч машин. Второй номинант, БМВ-X5 – современный, начиненный самыми «умными» устройствами. Модель отнюдь не дешева, но на рынке не останется незамеченной.



607 «Шевроле-Нива»



604 БМВ-X5

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

МИНИ-ВЭНЫ

Интересно, что обладатель Гран-при «За рулем» 2006 года «Опель-Зафира» стал лидером продаж. А в пару мы выбрали новый «Форд-Гэлакси». В его активе – выразительный дизайн, вместительность, широкий набор двигателей и оборудования. Кроме того, в бизнес-классе расположилась версия 7-местного мини-вэна «Гэлакси» – 5-местный «Форд S-max», оставивший у наших испытателей очень хорошие впечатления.



712 «Опель-Зафира»

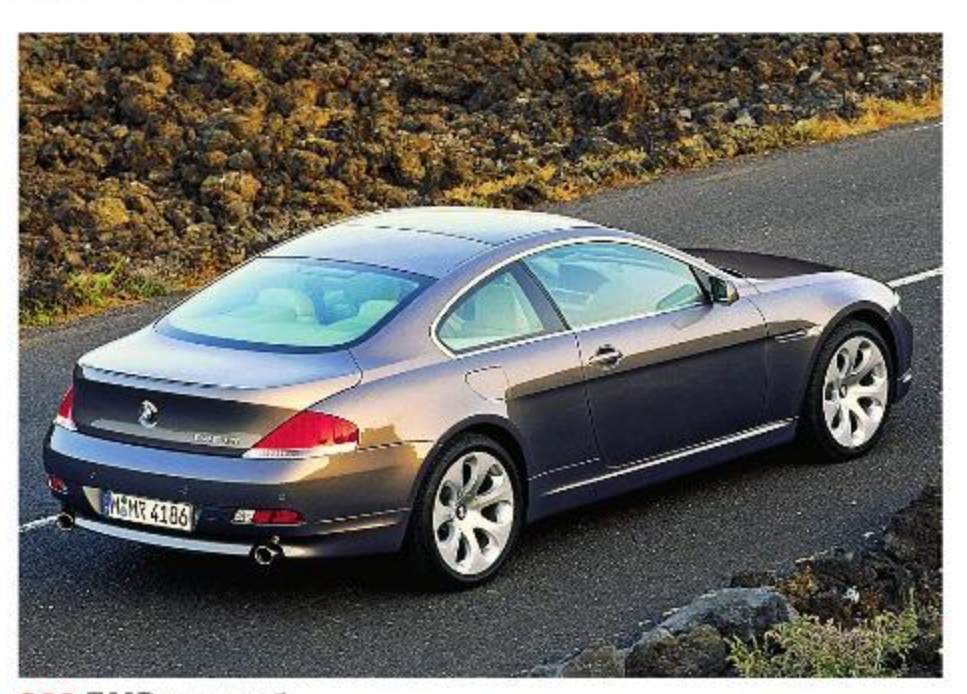


705 «Форд-Гэлакси»

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

КУПЕ, КАБРИОЛЕТЫ

Автомобили этого класса мы номинируем впервые. Конечно, большинство из них отнюдь не дешевы, но число моделей, да и продажи заметно растут. В 2006-м лидером сектора стали купе и кабриолет БМВ 6-й серии: продали 344 экземпляра. Редакция же номинирует новый «Ауди-ТТ». Элегантен, технически выверен, быстр – у него есть все шансы занять в классе достойное место.



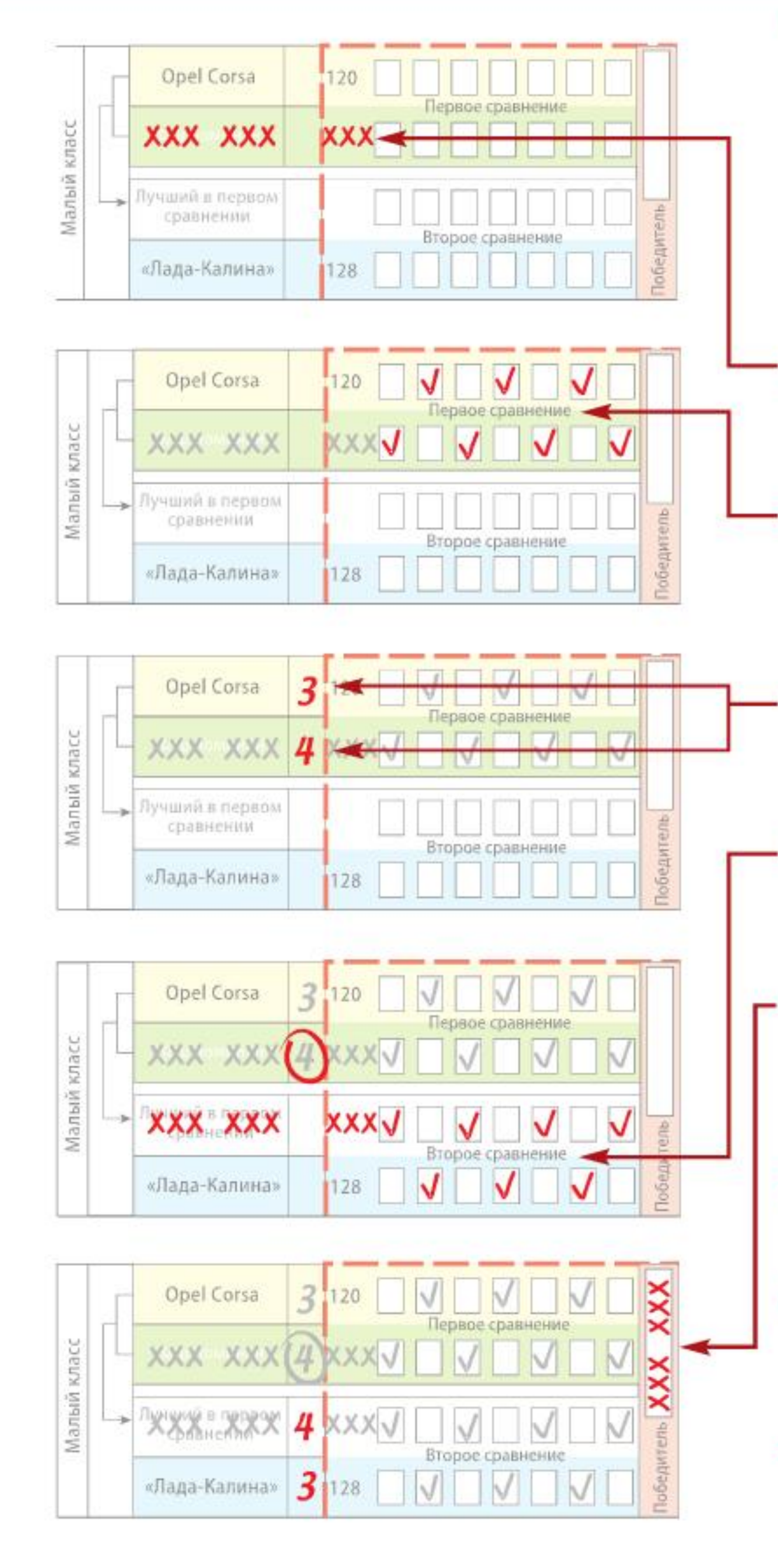
809 БМВ серии 6



802 «Ауди-ТТ»

Впишите автомобиль этого класса из каталога.

Как голосовать за лучшие автомобили



1. Аккуратно отделите страницу с почтовой карточкой по синей линии. На карточке представлены восемь классов автомобилей. В каждом классе вам предстоит сравнить между собой три модели-номинанта: лидера продаж в своем классе по итогам 2006 года; предложенную редакцией (наиболее интересная, на наш взгляд, новинка); третий автомобиль – по вашему выбору. Слева дан пример заполнения таблицы и определения лучшего автомобиля в малом классе.

2. Выберите своего кандидата из соответствующего класса каталога, впишите название модели и ее номер в графу «Ваш номинант».

3. Сравните две модели (предложение редакции и ваш выбор) по семи критериям; при сравнении зачеркните крестиком или галочкой квадрат той модели, которая по данному критерию является лучшей в паре («Первое сравнение»).

4. Сосчитайте зачеркнутые квадратики в каждом столбце и впишите их количество напротив названия модели; таким образом вы определите лучший автомобиль в первом сравнении.

5. Впишите его название и номер по каталогу в графу «Лучший в первом сравнении»; сравните его с моделью – лидером продаж («Второе сравнение»).

6. Подсчитав зачеркнутые квадратики в каждом столбце, определите победителя (лучший автомобиль в классе). Впишите его название и номер в соответствующее поле в середине таблицы.

7. По такому же принципу сравните автомобили в остальных семи классах.

8. Помните: для участия в розыгрыше таблица должна быть заполнена полностью! Иначе она не допускается к розыгрышу призов.

9. Заполните оборотную сторону карточки. Обязательно укажите ФИО, адрес, телефон – если станете победителем, нам надо будет уведомить вас об этом.

10. Отрежьте почтовую карточку по красной линии. – – – – – –
Наклейте почтовую марку и отправьте карточку в редакцию.

В подарок участникам голосования – «Форд-Фокус» и «Фольксваген-Пассат»!

Напоминаем, что в розыгрыше будут участвовать только карточки, отправленные до 15 июля 2007 г.

Перечень номинантов и карточка для голосования будут опубликованы также в следующем, 5-м номере «За рулем».